

MANUAL DEL USUARIO

USER MANUAL

MANUEL D'ENTRETIEN

LIBRETTO D´USO

BETRIEBSANLEITUNG







RECOMIENDA EL USO DE ACEITE:
RECOMMENDS THE USE OF OIL:
RECOMMANDE L'USAGE DE L'HUILE:
CONSIGLIA L'USO D'OLIO:
EMPFIEHLT DEN GEBRAUCH VON ÖL:



PUO10638002

JUNIO / JUNE / JUIN / GIUGNO / JUNI 2006

C/ UNICEF nº 17 · Poligon Industrial Torremirona · 17190 Salt (Girona) SPAIN · Tel: +34 902 47 62 54 Fax: +34 902 47 61 60
E-mail: officegg@gasgasmotos.es / partsgg@gasgasmotos.es

GAS GAS

enducross EC06

MANUEL D´ENTRETIEN

FRANÇAIS

Prologue

GAS GAS vous remercie de votre confiance.

En choisissant la nouvelle GAS GAS EC 2006, vous être entré dans la grande famille GAS GAS et en qualité d'utilisateur de la marque numéro un des motos hors de route, vous méritez nos meillours services que ce soit au niveau de notre relation postérieure à l'achat ainsi qu'au niveau des informations que nous vous offrons dans ce manuel.

Notre EC 2006 est une moto conçue pour le haute compétition. En fait, cette moto est le fruit de nombreuses années dans le monde de la compétition, d'une expérience acquise dans cette discipline extrême exigeante et des nombreux succès obtenus par des pilotes de renom qui ont apporté les données basiques pour être en mesure de créer cette motocyclette de haut niveau.

Toutes nos félicitations, car votre choix est sans aucun doute le meilleur. Grâce à la maîtrise du guidon de cette moto, à une préparation adéquate et aux indispensable révisions requises pour que votre GAS GAS osit hautement fiable, vous pourrez rendre vous sortiesle practique du sport motocycliste.

Merci pour votre confiance et bienvenue à GAS GAS Motos.

Avril 2005

CONSIGNES DE SÉCURITÉ

Lorsque vous verrez les symboles ci-dessous, suivez bien les instructions données. Veillez également à toujours respecter les prescriptions de sécurité et à effectuer les opérations de maintenance.

Toutes les instructions pour réaliser correctament sa conduite et son maiement sont détaillées ci-dessous. Chaque message est précédé d'un signe caractéristique.

ADVERTISSEMENTÊ
Ce cadre signale des instructions spéciales ou des procédures qui doivent être correctement suivies, leur non-observation risquant d'aboutir à une blessure ou même à la mort.

ATTENTION
Ce cadre signale des instructions ou des procédures qui doivent être strictement suivies, sous penies d'endommager ou de détruire le matériel.

NOTE

Ce note signale des points d'un intérêt particulier pour une meilleure efficacité et un pilotage plus adapté.

Néanmoins, si l'on ne se comportepas correctement, la practique de ce sport peut être cause de problèmes envers l'environnement et de conflits avec d'autres personnes. Une conduite responsable de votre motocyclette d'enduro vous évitera ces problèmes et ces conflits no se développent pas.

PROTÉGER LE FUTUR DE VOTRE SPORT, C'EST FAIRE USAGE DE VOTRE MOTOCYCLETTE CONFORMÉMENT À LA LÉGISLATION, EN ÉTANT CONSCIENT DE L'ENVIRONNEMENT ET RESPECTUEUX DES DROITS D'AUTRUI.

Le conduite de motocyclette est un sport fantastique et nous espérons que vous en profiterez pleinement.



PRECONISE L'HUILE :



TABLAS DES MATIÈRES

SPÉCIFICATIONS

MOTEUR	2 temps, monocylindrique, admission au carter, refroidissement liquide.
Moteur 125 cc	
Diamètre et course	54 x 54.5 mm
Cylindrée	124 cc
Moteur 200 cc *(seulement **EC**)*	
Diamètre et course	62,5 x 65 mm
Cylindrée	199,4 cc
Moteur 250 cc	
Diamètre et course	66.4 x 72 mm
Cylindrée	249,3 cc
Motor 300 cc *(seulement **EC**)*	
Diamètre et course	72 x 72 mm
Cylindrée	294,7 cc
Type carburateur	KEIHIN PWK 38
Système de lubrification	Mezcla
Huile 100% synthétique	50:1 = 2%
Huile minérale (seulement EE.UU.)	32:1 = 3%
Système de démarrage	Mélange
Système d'allumage	Système CDI
Mise au point allumage	1 mm APMS
Bougie	NGK BR9EG (125 cc) NDW27ESR-U NGK BR8EG (200 cc / 250 cc / 300 cc) NDW24ESR-U

TRANSMISSION	
Type de transmission	6 vitesses en cascade
Type d'embrayage	A bain d'huile, multidisque à fonctionnement hydraulique
Transmission secondaire (200 cc, 250 cc, 300 cc)	Par chaîne
	1ª 2,071 (29/14)
	2ª 1,625 (26/16)
	3ª 1,333 (24/18)
	4ª 1,100 (22/20)
	5ª 0,913 (21/23)
	6ª 0,791 (19/24)

Réduction primaire		2,85 (57/20) (250 cc, 300 cc)
Réduction finale		3,692 (48/13) (250cc, 300cc)
Rapport total		8,323 (6ª vitesses)
Huile de boîte	Capacité	750 cc (125 cc)
		900 cc (200 cc / 250 cc / 300 cc)
	Type	10W30 API SF o SG

CHÂSSIS		
Type		Tubulaire, berceau semi-double
Mesures de pneumatiques	Avant	EC y MC - 90/90 x 21
		SM - 120/60 ZR17
	Arrière	EC - 140/80 x 18
		MC - 120/80 x 19
		SM - 150/60 ZR17
Suspension	Avant	Fourche télescopique inversée Marzocchi ø 45 mm (*seulement **EC, SM** y **MC 125***)
		Fourche télescopique inversée Marzocchi ø 50 mm (*seulement **MC 250***)
		Fourche télescopique inversée ÖHLINS
	Arrière	Système progressif à monoamortisseur multirégulable ÖHLINS
Course de suspension	Avant	282 mm
	Arrière	320 mm
Huile de fouche avant		Marzocchi SAE 7,5
		ÖHLINS SAE 5 - 7,5
Niveau d'huile de fourche avant		Marzocchi: 110 mm (comprimé sans ressort)
		ÖHLINS: 110 mm (comprimé sans ressort)

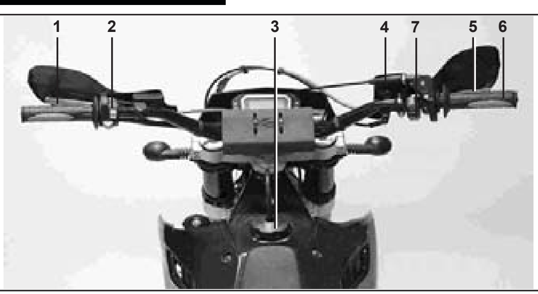
FREINS		
Type	Avant, arrière	A disques
Diamètre effectif du disque	Avant	260 mm (*seulement **EC** y **MC***)
		320 mm (*seulement **SM***)
	Arrière	220 mm

DIMENSIONS	
Longueur totale	1260 mm
Largeur totale	2135 mm
Hauteur totale	810 mm
Hauteur siège	940 mm
Hauteur minimum	340 mm
Empattement	1475 mm
Capacidad en el depósito de gasolina	9 l

(Spécifications sujettes à modifications ans prèavis, et peut-être non applicables dans tous les pays).

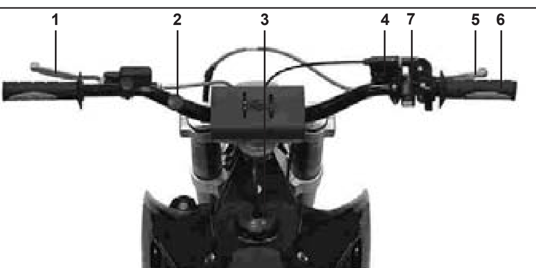
LOCALISATION DES COMPOSANTS

GAS GAS EC 2006



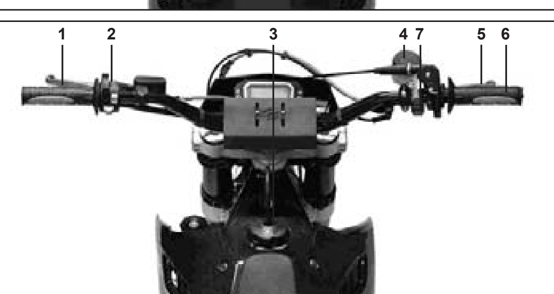
1- Manette d’embrayage
2- Contrôles de direction et lumières
3- Bouchon du réservoir
4- Réservoir de liquide de freins
5- Manette du frein avant
6- Poignée des gaz
7- Interrupteur CDI

GAS GAS MC 2006



1- Manette d’embrayage
2- Bouton d’arrêt du moteur
3- Bouchon du réservoir
4- Réservoir de liquide de freins
5- Manette du frein avant
6- Poignée des gaz
7- Interrupteur CDI

GAS GAS SM 2006



1- Manette d’embrayage
2- Contrôles de direction et lumières
3- Bouchon du réservoir
4- Réservoir de liquide de freins
5- Manette du frein avant
6- Poignée des gaz
7- Interrupteur CDI

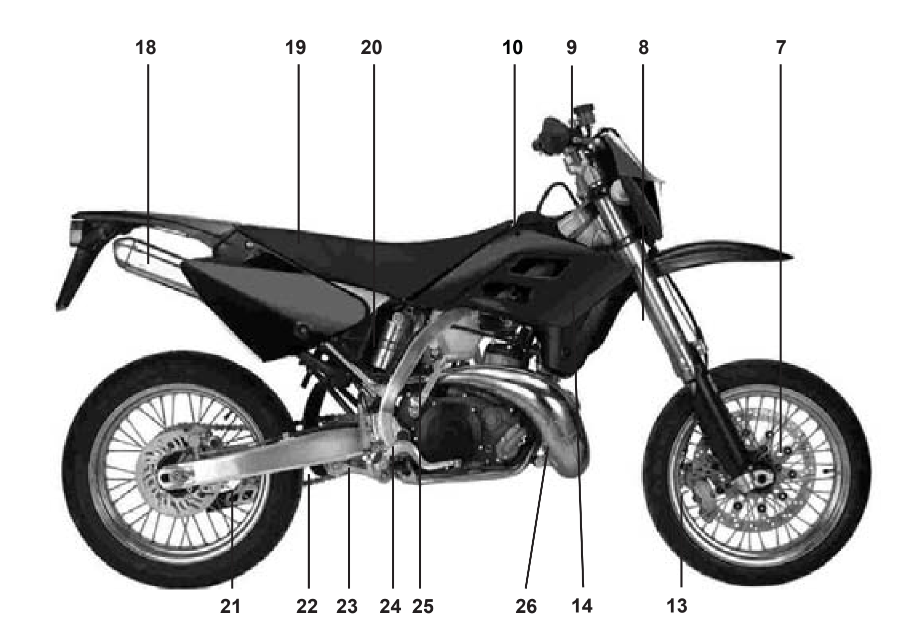
GAS GAS EC 2006

7- Disque de frein
8- Suspension avant
9- Réservoir liquide de freins
10- Réservoir d'essence
11- Carburateur
12- Amortisseur arrière
13- Étrier de frein
14- Radiateur
15- Robinet d'essence
16- Sélecteur de vitesses
17- Filtre à air
18- Silencieux
19- Siège
20- Réservoir de gaz
21- Guide chaîne
22- Chaîne
23- Biellette et balancier de suspension
24- Pédale du frein arrière
25- Pédale de démarrage (Kick)
26- Échappement

GAS GAS MC 2006

7- Disque de frein
8- Suspension avant
9- Réservoir liquide de freins
10- Réservoir d'essence
13- Étrier de frein
14- Radiateur
18- Silencieux
19- Siège
20- Réservoir de gaz et amortisseur arrière
21- Guide chaîne
22- Chaîne
23- Biellette et valancier de suspension
24- Pédale de frein arrière
25- Pédale de démarrage (Kick)
26- Échappement

GAS GAS SM 2006

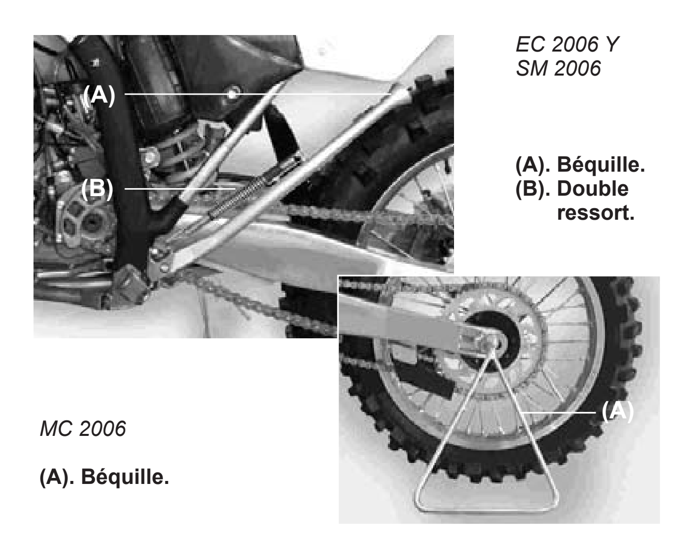


7- Disque de frein
8- Suspension avant
9- Réservoir liquide de freins
10- Réservoir d'essence
14- Radiateur
18- Silencieux
19- Siège
20- Réservoir de gaz et amortisseur arrière
21- Guide chaîne
22- Chaîne
23- Biellete et balancier de suspension
24- Pédale de frein arrière
25- Pédale de démarrage (Kick)
26- Échappement

BÉQUILLE (*sólo* *EC* *y* *SM*)

Afin de déplier la béquille tournez-la jusqu'à sa limite, elle sera alors paralelle ausol et s'appuiera complètement.

La béquille reviendra à sa position initiale à l'aide d'un double ressort. La fonction de ce double ressort, enplus de permettre à la béquille de revenir à sa position initiale, est de rendre stable, et par conséquent sûre, la position de repos de la béquille.



EC 2006 Y
SM 2006

(A). Béquille.
(B). Double ressort.

MC 2006

(A). Béquille.

NOTEZ-LE
Ne pas mettre en marche la moto ni la conduire lorsque la béquille est dépliée.

ESSENCE

Le GAS GAS EC / MC / SM est équipée d'un moteur à 4 temps, et nécessite l'utilisation d'essence sans plomb de 95 octanes

Capacité du réservoir
9 l



(A). Bouchon du reservoir.
(B). Tuyau de ventilation de vapeurs.

Le bouchon du réservoir à essence est à actionnement rapide. Afin de l'ouvrir, relever la fermeture argentée et tournez le bouchon dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

NOTEZ-LE
Il est recommendé de vérifier avec assiduité l'état du caoutchouc afin de garantir une correcte étancheité.

ESSENCE RECOMMANDÉE

Utiliser de l'essence super d'un indice d'octange égal ou supérieur à celui indiqué dans le tableau.

MÉTHODE DE MESURE		OCTANAJE MÍNIMO
Antiknock Index	(RON+MON)/2	90
Research Octane No.	(RON)	98

NOTEZ-LE

Si des détonations se produisent, essayez une autre marque d'essence ou une essence d'un taux d'octane plus éleve.

ADVERTISSEMENT
L'essence est extrêmement inflammable et peut être explosive dans certains conditions. Arrêtez toujours le moteur et ne fumez pas.Assurez-vous que l'espace où vous trouvez sit ventilé et exempt de toute source d'inflammation ou d'étincelles; cela exclut toute utilisation d'unf oyer lumineux.

Mélange d'essence dans le moteur

L'huile doit être mélangée à l'essence pour lubrifier piston, cylindre, vilebrequin, roulements de vilebrequin et roulement de bielle.

Huile recommandée:
2T SINTHÉTIQUE

NOTEZ-LE

Si vous ne trouvez pas l'huile recommandée, utilisez seulement une huile de compétition 2 temps.

Proportion de mélange essence-huile moteur:
Huile 100% sinthétique: essence 50, huile moteur 1 = 2%
Huile demisinthétique: essence 50, huile moteur 1 = 2%
Huile minéral: essence 32, huile moteur 1 = 3%

ATTENTION
Ne pas mélanger d'huile minérale et végétable. Trop d'huile peut provoquer un excès de fumée et encrasser les bougies. Un manque d'huile peut causer des dommages au moteur ou une usure prématurée.

ATTENTION
Ne pas utiliser l'huile 100% synthétique à -0ºC.

Pour faire le mélange, verser d'abord dans un récipient d'huile et la moitié de l'essence et agiter. Ensuite, ajouter le reste de l'essence et bien agiter le mélange.

NOTEZ-LE

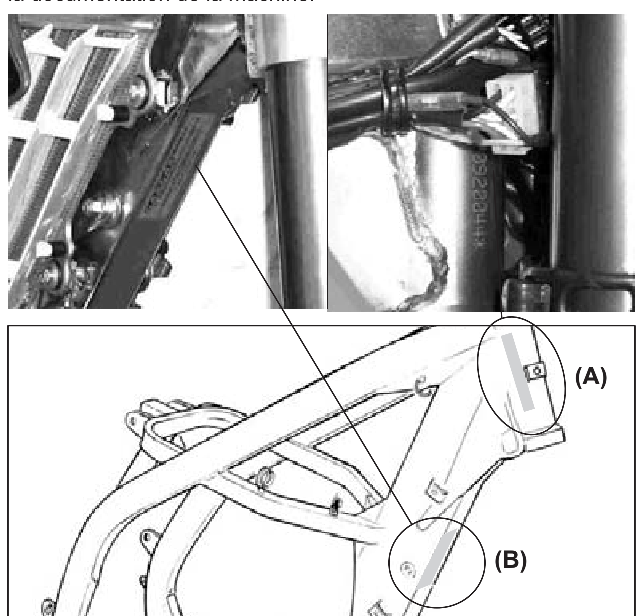
À basse température, l'huile ne se mélange pas facilement à l'essence. Prenez votre temps pour réussir un bon mélange. Le pouvoir lubrifiant du mélange se détériore rapidement. Utilisez un nouveau mélange chaque jour où vous opérez.

NUMERO DE SERIE (A)

Ce numéro est gravé sur le tube de direction, il s'agit du numéro de châssis sous lequel la moto est enregistrée.

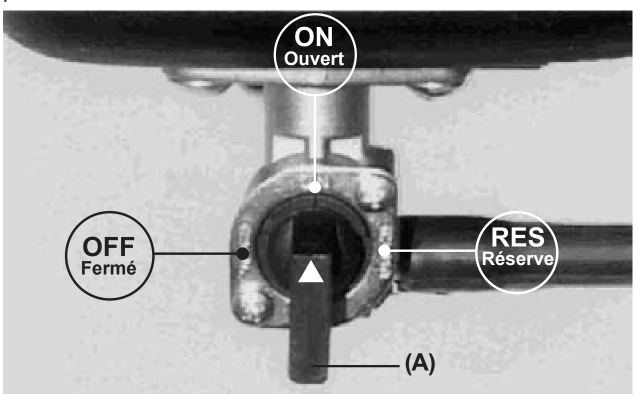
PLAQUE D'HOMOLOGATION (B)

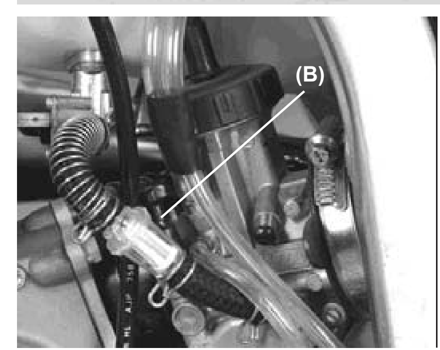
La motocyclette porte une plaque d'homologation sur laquelle figure le numéro de série qui est également indiqué sur le tube de direction et dont les données doivent coïncider avec celles mentionnées sur la documentation de la machine.



ALLUMAGE DU MOTEUR

1. Mettre la transmission au point mort.
2. Tourner le rebinet d'essence sense des aiquilles de la montre en position "ON".





3. Si le moteur est froid, tirer le starter (B).

NOTEZ-LE

- Quand le moteur est encore tiède ou les jours où il fait chaudouvrir les gaz au lieu d'utiliser le starter.
- Si le moteur s'étouffe, démarrer avec les gaz complètement ouverts.
- Il est possible de démarrer la motocyclette avec une vitesse enclenchée si l'on appuie sur l'embrayage.

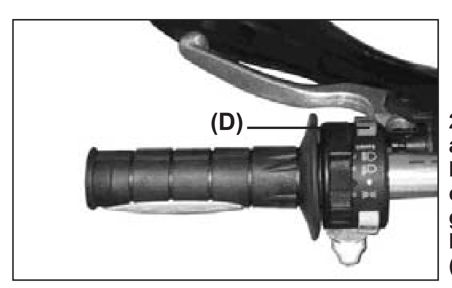


4. Actionez le pédale de démarrage (kick) (C).

5. Même après le démarrage du moteur, laisser le starter actionné.

Arrêt du moteur (modelos **EC** y **SM**)

1. Mettre la transmissión au point mort.

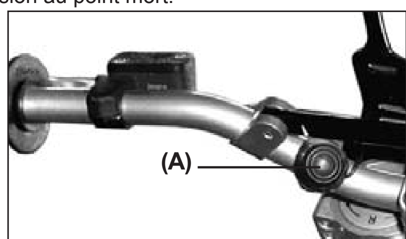


2. Après avoir accéléré légèrement, fermer complètement les gaz et appuyer sur le bouton d'arrêt (D).

Pour le moteur (modèle **MC)**

1. Changez la transmission au point mort.

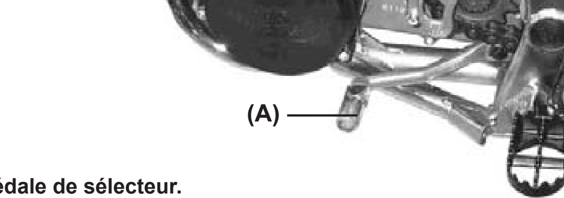
2. Accélérez légèrement, ensuite fermez les gaz, complètement et appuyez sur le bouton d'arrêt **(A)**.



CHANGEMENT DE VITESSES

La transmission est à 6 vitesses, le type de changement est par barllet rotatif avec pint mort entre la 1ère et la 2ème. Un changement par barillet rotatif signifie que pour revenir en 1ère à partir d'une vitesse supérieure, il faut changer les vitesses une à une. Pour passer aux vitesses supérieures, il faut égelement le faire une à une.

ATTENTION
En changeant de vitesse, appuyez fermement sur la pédale de sélecteur vitesses, pour s'assurer de vitesses. Un changement incomplet peut faire sauter la transmission à une autre vitesse et endommageer le moteur.

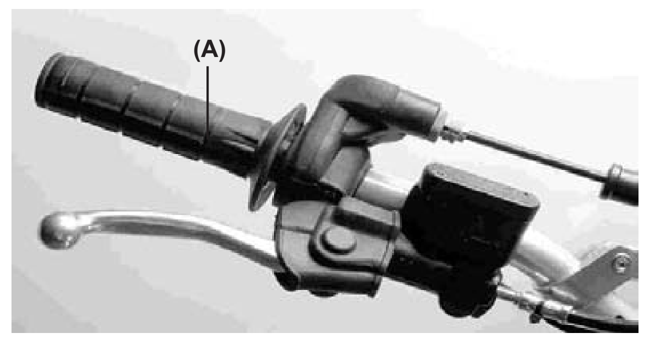


(A). Pédale de sélecteur.

ARRÊT DE LA MOTO

Pour une décélération maximale, lâchez les gaz **(A)** et actionnez le frein avant et arrière. Débrayez et la moto s'arrêtera. L'utilisation du frein avant ou arrière, indépendamment, peut être avantageuse à certaines conditions.

Réduire les vitesses de façon progressive à mesure qu'on perd de la vitesse, pour assurer une réponse correcte du moteur en cas de nouvelle accéleration.



RODAGE

Pour obtenir le meilleur fonctionement du moteur et de la transmission, il est nécessaire d'agir en douceur pour réalisedr un rodage préalable. Pendant les 1 premières heures ou les 20 premiers km de l'opération, roder le moteur à une vitesse modérée et à faible régime.

NOTEZ-LE

Une vitesse réduite, pendant la période de rodage peut provoquer la présence de calamine sur la bougie et l'encrasser. Si l'inspection de la bougie fait apparaître ce phénomène, remplacer la bougie sandard par une bougie d'un plus haut degré thermique pendant la période de rodage.

Faire le rodage en suivant les étapes décrites ci-dessous:

1. Démarrer le moteur et le laisser chauffer.
2. Arrêter et attendre son complet refroidissement.
3. Démarrer le moteur et roder pendant 10 minutes à vitesse modéree.
   NE JAMAIS ACCÉLER À FOND.
4. Arrêter et laisser refroidir complètement. Vérifier et ajuster la chaîne, les rayons, et faire une inspection génerale.
5. Démarrer le moteur et roder pendant 20 minutes à vitesse modérée.
   NE JAMAIS ACCÉLER À FOND.
6. Arrêter etlaisser refroidir complètement. Vérifier et faire les réglages (4). Vider le liquide réfrigèrant, sortir culasse, cylinder et piston et lespasser en revue.

ATTENTION
De toutes façons, même une accélération imprudente peut provoquer des problèmesdans le moteur. Soyez vigilants et mettez en oeuvre les qualités et les techniques nécessaires pour la conduite de la moto.

NOTEZ-LE

Après le rodage, mettez une bougie standard neuve et changez l'huile de boîte.



CADRE DE MAINTENANCE					
Pièce	Vérifier / inspecter	Ajuster	Remplacer / changer	Nettoyer	Graisser / Lubrifier
Embrayage	À chaque plein	À chaque plein	À chaque plein *	-	À chaque plein
Disques	3 pleins	3 pleins*	3 chaque plein *	-	-
Câble de gaz	-	1 plein	-	-	-
Bougie	-	-	-	1 plein	-
Filtre à air	-	-	Lorsqui'l est endommagé	1 plein	-
Carburateur	1 plein	1 pelin	-	-	-
Huile de boîte	-	-	3 pleins	-	-
Piston et bague	3 pleins	3 pleins*	3 pleins *	3 pleins	-
Culasse, cyl. et soupape d'echapp.	3 pleins	3 pleins *	3 pleins*	-	-
Échappement	1 pelins	1 pleins*	1 pleins*	1 plein	-
Fibre de silencieux	-	10 pleins*	10 pleins	-	-
Coussinets du piston	3 pleins	3 pleins*	10 pleins	-	3 pleins
Kick et pédale de selecteur	-	-	-	-	1 plein
Torique d'échappement	-	-	3 pleins	-	-
Coussinets moteur	10 pleins	10 pleins*	10 pleins*	-	-
Liquide réfrigérant	3 pelins	3 pleins*	3 pleins*	-	-
Durite de radiateur et branchements	1 pleins	1 pleins*	1 plein*	-	-
Réglage des freins	3 pleins	3 pleins*	3 pleins*	-	-
Usure des freins	5 pleins	5 pleins*	5 pleins*	-	-
Niveau du liquide de freins	3 pleins	3 pleins *	3 pleins*	-	-
Liquide de freins	-	-	Tous les 2 ans	-	-
Piston cylindre frein et garde-boue	-	-	Tous les 2 ans	-	-

Le maintenance t les réglage du tableau suivant sont faciles à réaliser et doivent l'être pour maintenir la motocyclette dans de bonnes conditions pour sa conduite.

NOTEZ-LE: (*) Inspecter et remplacer uniquement si necessaire.

CADRE DE MAINTENANCE					
Pièce	Vérifier / Inspecter	Ajuster	Remplacer / changer	Nettoyer	Graisser / lubrifier
Piston de frein et garde-boue	-	-	Tous les 2 ans	-	-
Gaine de frein	-	-	Tous les 2 ans	-	-
Rayons et jantes	1 plein	1 plein*	1 pleins*	-	-
Guide chaîne	-	-	-	-	1 plein
Usure du guide chaîne	1 plein	-	-	-	-
Patin de guide chaîne	-	5 pleins	5 pleins	-	-
Rouleau de guide-chaîne	5 pleins	5 pleins*	5 pleins*	-	-
Suspension avant	1 plein	Lorsque cela est necésaire	Lorsqu'il est endommagé	Lorsque cela est necésaire	-
Huile de suspension avant	-	-	À chaque an	-	-
Vis, écrous et fixations	5 pleins	5 pleins*	5 pleins*	-	-
Durite d'essence	7 pleins	7 pleins*	7 pleins	-	-
Système essence	-	-	10 pleins	Lorsque cela est necésaire	-
Jeu dans la direction	1 plein	-	-	-	-
Rayons arrière	5 pleins	5 pleins*	5 pleins *	-	-
Lubrification générale	5 pleins	-	-	-	5 plein
Coussinets de direction	-	-	-	-	10 plein
Coussinet de rue	10 pleins	10 pleins*	10 pleins*	-	-
Bras oscillant et biellettes	5 pleins	5 pleins*	5 pleins*	-	5 plein
Huile amortisseur arrière	Tous les 2 ans	2 ans*	2 ans*	-	-

Le maintenance t les réglage du tableau suivant sont faciles à réaliser et doivent l'être pour maintenir la motocyclette dans de bonnes conditions pour sa conduite.

NOTEZ-LE: (*) Inspecter et remplacer uniquement si necessaire.

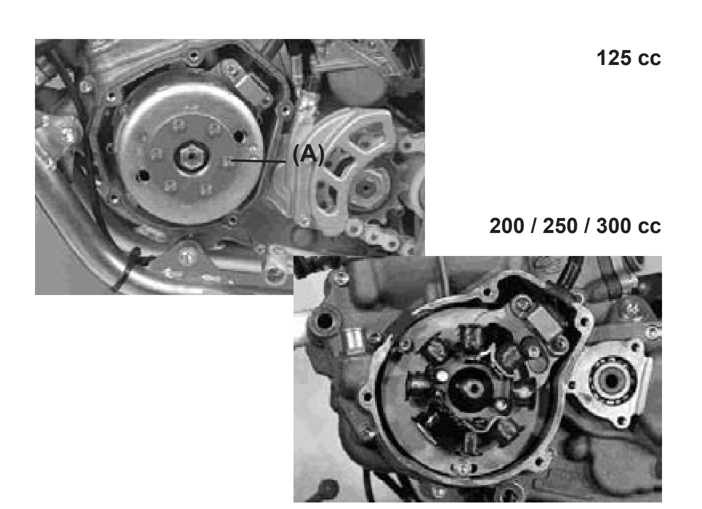
SYSTÈME D'ALLUMAGE

Sur une motocyclette qui utilise un système d'allumage commandé (C.D.I). Le système d'allumage n'aura jamais besoin d'être réglé, suf si le stator du volant magnétique n'a pas été installé correctement lors du montage du moteur.

Quoi qu'il en soit, si necéssaire, on l'examinera et on le réglera de de la manière suivante:

Réglage

- retirer le couvre-volant magnétique (A).
- Vérifier que le repère de la plaque du stator est aligné avec le repère du carter.



- Si les repères ne sont pas alignés, desserrer les vis du volant magnétique et le faire tourner.
- Dévisser encore les vis.
- Installer le couvre-volant.

NOTEZ-LE

La mise au pont peut être ajustée en foncton des préférences et de la compétence du pilote.

- Retirer le couvre-volant.
- Desserrer les vis du stator.
- Faire la mise au point en modifiant la position du stator, en restant dans des limites prudentes.

NOTEZ-LE

Pour un meilleur fonctionnement du moteur, il est très important de faire la mise au point dans les limites indiquées.

- Serrer les vis du stator.
- Installer le couvre-volant.
- Essayer la motocyclette et réajuster la msie au point. si nécessaire.

SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT

Durite de radiateur

Vérifier que les durites du radiateur ne sont pas coupées ou détériorées, et que les branchements ne présentent pas d'éventuelles pertes, selon le tableau de maintenance

Radiateur

Vérifier que les ailette du radiateur ne sont pas obstruées (insectes ou poussière). Nettoyer les obstructions avec un jet d'eau à basse pression.

ATTENTION

'L'utilisation d'eau à haute pression peut endommager les ailettes du radiateur et diminuer son efficacité.
Ne pas obstruer le radiateur ni provoquer de passage d'air à travers en installant devant celui-ci des accessoires non autorisés. Des interférences au niveau du radiateur peuvent provoquer une surchauffe et, para conséquent, endommager le moteur.

Information sur le liquide antigel

Pour protéger de l'oxydation et de la corrosion les parties du système de réfrigération (moteur et radiateur) qui sont en aluminium, utiliser des inhibiteurs chimiques dans la composition du liquide de refroidissement. Si on n'utilise pas un liquide anticorrosion, le radiateur finira par s'oxyder au cours du temps. Cela obstruera les oassages pour la réfrigération

ATTENTION

lL'usage de solutions liquides inadéquates peut causer des dommages au moteur et au sys tème de refroidissement. Utiliser un liquide de refrodissement contenant un anticorrosif spécificque pour les moteurs en aluminium et les radiateurs, en accord avec les instructions du fabricant.

AVERTISSEMENT

Les liquides chimiques sont nocifs pour le corps humain. Suivez les insttructions du fabricant.

ATTENTION

L'utilisation d'eau courane dans le système de refroidissement entraîne une obturation des passages du liquide réfrigérant, ce qui réduit considérablemetn l'efficacité du système de réfrigération.

Si la température ambiante s'abaisse au point de geler l'eau, protégez le système de refroidissement.
Utilisez un antigel de type permament (eau distillée et glycol d'éthylène anticorrosion pour moteurs alu et radiateurs) dans le système de refroidissement.

Pour le mélange du liquide de refroidissement dans des conditions extrêmes, choisissez une proportion adaptée aux basses temperatures

ATTENTION

Les antigels de type permanent (eau distillée et glycol d'éthylène S'ils sont trop dilués, ils perdent leur pouvoir antigel et anticorrosion. Ils doivent être dilués selon les instructions du fabricant.

Liquide recommandé

Antigel de type permanent (eau distillée et éthylène glycol), avec adjonction d0un anticorrosif pour moteurs et radiateur en aluminium

NOTEZ-LE

Au départ de l'usine, on utilise un antigel de type permanent. Il est de couleur verte, contien 50% de glycol d'éthylène et son point de gel est à -35ºC

Liquide de refroidissement

Il absorbe l'excèsde chaleur du moteur et le transfère dans l'air à travers le radiateur. Si le niveau de liqudie diminue, le moteur est ensurchauffe et peut être sévèrement endommagé. Vérifiez la niveau du lique chaquejour avant de ocnduire la moto. Ajoutez du liquide si le niveau est trop bas.



AVERTISSEMENT
Pour éviter des brûlures, n'enlevez pas le vouchon du radiateur ou n'essayez pas de remettre du liquide quand le moteur est encore chaud. Attendez qu'il ait refroidi.

Niveau du liquide de refroidissement

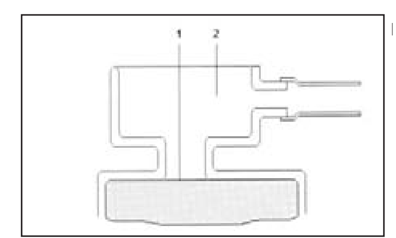
- Mettre la moto perpendiculairement au sol.
- Enlever le bouchon du radiateur (A) en 2 temps. D'abord, dévisser lle bouchon dans le sens contraire des aiguilles d'une montre et attendre quelques secondes. Puis, en appuyant, le tourner dans le même sens pour le retirer.



NOTEZ-LE

Vérifier le niveau quand lemoteur est froid.

- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement. Le liquide doit être juste au niveau, sous le caoutchouc de fermeture du bouchon.
- Si le niveau du liquide est trop bas, ajouter la quantité nécessaire par l'orifice de remplissage.



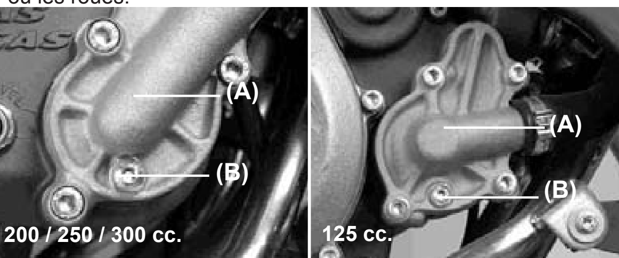
(1). Niveau du liquide.
(2). Oberture de remplissage.

Quantité totale

Mélange antigel et eau distillée 1:1 (eau distillée 50%, antigel 50%)
Quantité: 1,1 L

Remplacement du liquide de refroidissement

Ill faut le changer périodiquement pour assurer une longue vie au moteur.
- Attendre que le moteur ait totalement refroidi.
- Mettre la moto perpendiculaire au sol.
- Enlever le bouchon du radiateur.
- Mettre un récipient sous la vis de vidange et retirer le liquide du moteur et du radiateur en dévissant la vis de vidange qui se trouve sur lapatie basse du couvercle de la pompe à eau. Nettoyer immediatement le liquide qui purrait tomber sur le châssis, le moteur ou les roues.



AVERTISSEMENT
Si du liquide tombe sur les pneumatiques, il les rend très glissants, ce qui peut causer un accident.

- Inspection de l'ancien liquide. Si vous observez des taches blanches qui flottent, les parties alu du système réfrigèrant sont corrodées.
- Vérifier si le système de refroidissement est endommagé, s'il y a des fuites ou s'il manque des joints
- Placer la vis du couvercle de la pompe à eau selon les mesures indiquées dans le cadre.Toujours remplacer les joints par des neufs s'ils sont endommagés.

Serrage des vis (regarder table de serrage)
Vis de lapompe à eau : 9 Nm

- Remplir le radiateur jusqu'au bord du bouchon et remettre le bouchon du radiateur.
- Vérifier que le système de refroidissement n'a pas de fuite.
- Démarrer le moteur et le laisser chauffer, puis l'arrêter.
- Lorsque le moteur est froid, vérifier le niveau du liquide jusqu'au bouchon.

BOUGIE

La bougie standard est celle indiquée dans le tableau ci-dessous. Elle doit être serrée à 27 N-m.

Bougie standard

125 cc.	**NDW27ESR-U**	**NGK BR9 EG**	**0,7-0,8 mm**
200 / 250 / 300 cc	**NGK BR8 EG**	**NDW24ESR-U**	**0,7-0,8 mm**

La bougie doit être retirée périodiquement pour vérification de son écartement et de l'état de son isolateur céramique. Si la bougie a de l'huile ou de la calamine, nettoyez-la au jet de sable après avoir enlevé les particules abrasives. La nettoyer avec une brosse en fer ou similaire. Mesurer l'overture à l'aide d'une jauge et l'ajuster si elle n'est pas bonne en courbant l'electrode extérieure. Si les électrodes sont oxydées ou endommagées, ou si l'isolateur est cassé, changer la bougie.

NOTEZ-LE
Inspectez toutes les 30 heures, remplacez toutes les 60 heures

Pour trouver la température correcte à laquelle doit fonctionner la bougie, retirez-la et examinez l'isolateur céramique autour de l'électrode. Si la cérmique a une couleur marron clair, la bougie est à la temperature du moteur. Si la céramique est blanche, la bougie doit être remplacée par une nouvelle bougie froide. Si la céramique est noire, remplacez-la bougie par uneplus chaude.

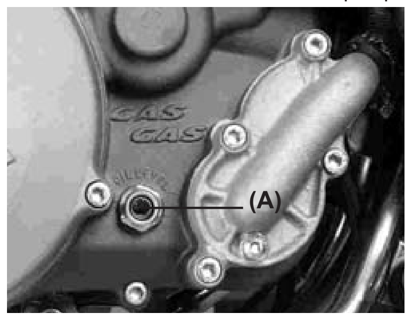
NOTEZ-LE
Si le fonctionnement du moteur est en baisse, remplacer la bougie pour retrouver son rendement.

TRANSMISSION

Pour que la transmission et l'embrayage fonctionnement correctement, maintenez l'huile de boîte au niveau optimum et changez-la périodiquement. Une moto dont l'huile de boîte est insuffisante, détériorée ou ocntaminée peut accélerer l'usure et provoquer des dommages au niveau de la transmission.

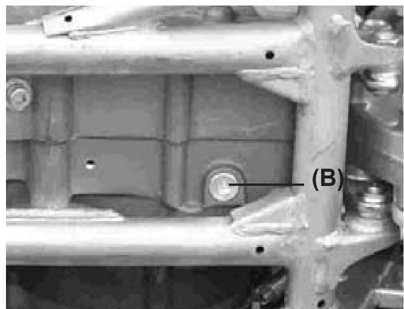
Niveau d'huile

- Si la moto a été utilisée, attendre quelques minutes.



- Vérifier le niveau de l'huile à travers l'indicateur de niveau situé sur lapartie basse, à droite du moteur (A).

- Le niveau d'huile doit être le maximum et le minimum.



- Si le niveau est trop haut, enlever l'excès d'huile (B).

- Si le niveau est bas, ajouter la quantité d'huile nécessaire en ouvrant le bouchon d'huile **(C).** Utilisez les mêmes type et marque d'huile que celle qui était déjà dans le moteur.

Huile de boîte

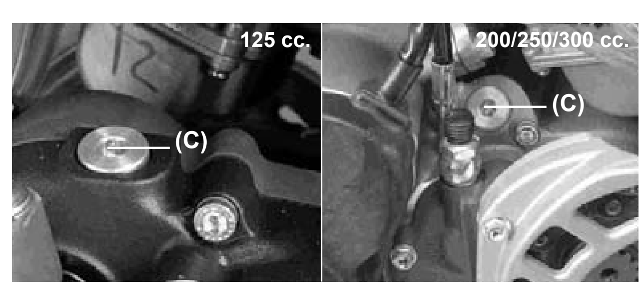
Viscosité: SAE 10W30 Capacité: 1000 cc

Changement d'huile

NOTEZ-LE

Pour mésurer avec précision le niveau d'huile dans le moteur, vous devez vous assurer de la température de l'huile. Si le moteur est chaud, vous devez attendre qu'il refroidisse un peu. Si le moteur est froid, vous devez le faire fonctionner quelques minutes pour qu'il atteigne la température normale de fonctionnement.

- L'huile de boîte doit être changée périodiquement pour assurer une longue vie au moteur.
- Faire chauffer le moteur 5 minutes, pour que l'huile entraîne tous les sédiments.
- Arrêtez le moteur et posez un récipient dessous.
- Retirez le bouchon de vidange d'huile et mettez la moto perpendiculairement au sol pour permettre à l'huile de sortir (voir photo plus haut).
- Revissez le bouchon de vidange d'huile avec son joint torique, en les serrant à 20 Nm.
- Enlevez le bouchon de remplissage **(C)** d'huile de boîte neuve. Versez-y 900 cc chez le motocyclette EC 200 / 250 / 300 et 650 cc chez le motocyclette EC 125.
- Vérifier le niveau de l'huile, après avoir donné 3-4 coups de kick.
- Révissez le bouchon de remplissage d'huile.





FILTRE À AIR

Un filtre à air obstrué diminue l'entrée d'air dans le moteur, augmente la consommation d'essence et réduit la puissance du moteuret les performances de la bougie

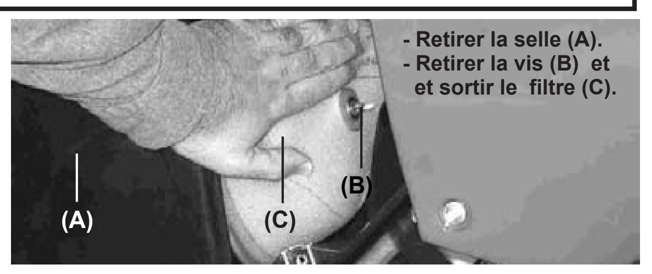
AVERTISSEMENT
Un filtre à air obstrué permet l'entrée d'air dans le moteur, augmente la consommation d'essence et réduit la puissance du moteur et les performances de la bougie.

ATTENTION
Un filtre à air obstrué permet l'entrée de saleté dans le moteur, ce qui entraîne une dégradation excessive et des dommages au moteur.

Vérifier le filtre impérativement avant et après chaque course ou entraînement. Le nettoyer si nécessaire.

Nettoyer filtre

AAVERTISSEMENT
Nettoyer le filtre dans un endroit ventilé et assurez-vous qu'il n'y ait pas d'étincellesni de flammes autour du lieu de travail (y compris un foyer lumineux puissant. Ne pas utiliser d'essence pour nettoyer le filtre, car une explosion pourrait se produire.

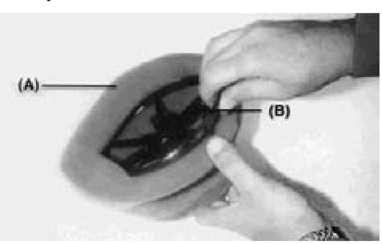


- Retirer la selle (A).
- Retirer la vis (B) et et sortir le filtre (C).

- Mettre dans le carburateur un chiffon qui ne s'effiloche pas, pour éviter l'entrée de saleté.

ATTENTION
Ne pas tourner le filtre, car il peut facilement s'endommager ou se déchirer.

Nettoyer l'intérieur de la boîte du filtre à air avec un chiffon humide.



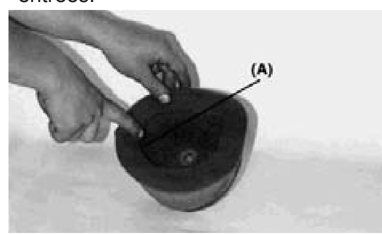
- Sortir la cage (B) du le filtre à air (A).

- Limpiar el filtro en un baño de líquido para limpiar filtros usando un cepillo suave.



-L'essorer et le sécher avec un chiffon propre. Ne pas tordre le filtre ni le ventiler, on pourrait lendommager.

- Vérifiez si le filtre n'a pas de dommages tels que déchiures, durcissements, contractions.S'il est endommagé, remplacez-le. Sinon, de la poussière entrera dans le carburateur.
-Graisser toutes les connexions et les vis du filtre à air, ainsi que les entrées.

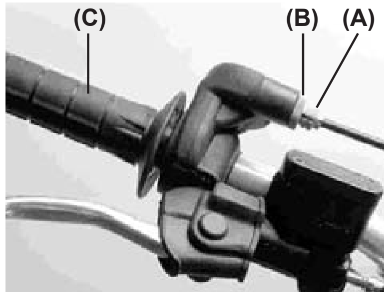


- Instalar le filtre à air (A) dans son logement et couvrir la borbure du filtre avec une bonne couche de graisse pour assurer la fermeture et éviter l'entrée de saletés.

- Installer le filtre à air sur la moto et s'assurer qu'il est correctement ajusté

CABLE GAZ

- Vérifier que la poignée des gaz fonctionne sans forcer dans toutes les directions, comme indiqué pour la maintenance périodique.
- Vérifier que la poignée ait un jeu de 2-3 mm.
- Si le jeu est mauvais, desserrez l'écrou de blocage qui est au bout du câble des gaz, et ajustez-le en torunant pour obtenir le jeu



(A). Vis d'ajustage.
(B). Écrou de blocage.
(C). Poignée de gaz.

- Si le jeu normal ne peut se faire par l'ajustage du câble, retirer le protège-câble sur le carburateur,a jsuter avec un tendeur à l'extremité du câble, resserrer l'écrou de blocage et remettre le protège-câble.

CARBURETOR

Réglage de ralenti

Il se fait à l'aide de la vis d'air **(A)** et de la vis de ralenti **(B)**.
- Tourner la vis d'air jusqu'à ce qu'elle soit souple et la revisser d'un tour 1/2.
- Faire chauffer le moteur, tourner la vis de réglage de ralenti jusqu'à obtenir le régime désiré. Si on n'a pas de préférence, tourner la vis jusqu'à ce que le moteur s'arrête.
- Resserrer un peu la vis de ralenti.



(A). Tornillo del aire.
(B). Tornillo del ralentí.

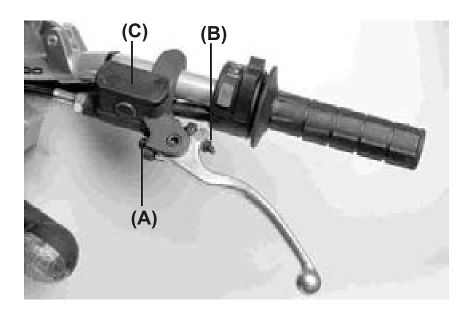
- Mettre et couperles gaz plusieurs fois pour s'assurer que le ralenti ne change pas. Refaire le réglage si nécessaire.
- Avec le moteur libre, tourner le guidon des deux côtes. si osn mouvement modifie la vitesse du ralenti, le câble des gaz a été mal ajusté ou est en mauvais état.

AVERTISSEMENT

Conduire avec le câble de l’accélérateur endommager pour essere périlleux.

EMBRAYAGE

Le levier d’embrayage doit avoir un jeu de 3 mm. Le jeu avec l'usure du plateau d'embrayage.
Pour le régler, agir comme suit :
- Avec la vis **A**, régler la butée de course du levier en fonction de la préférence du pilote.
- Avec la vis **B**, régler le jeu du levier.



Attention :

- Maintenir le levier d’embrayage avec le jeu indiqué, sinon, le rendement et la vie utile de l’embrayage seront mis en danger.
- Le modèle EC 2006 utilise de l'huile minérale GRO ULTRA 5 pour le circuit hydraulique de l'embrayage.
- Il ne faut pas remplir le réservoir **C** avec le liquide des modèles des années précédents.

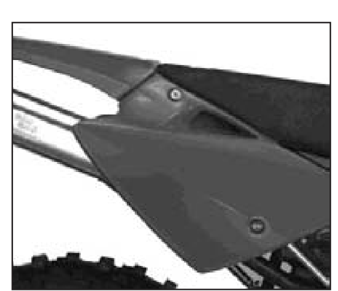
SYSTÈME D’ÉCHAPPEMENT

L’ échappement et le silencieux réduisent le bruit et éloignent les gaz du pilote. S’il y a de la calamine dans l’échappement, l’efficacité se réduit, réduisant la puissance du moteu.

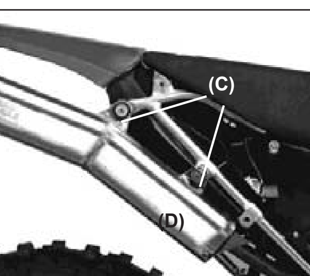
Si l’échappement est endommagé, oxydé, cabossé ou fêle, le remplacer par un neuf. Changer la fibre du silencieux si le bruit devient trop fort ou diminue le rendement du moteur.

Changement du silencieux

- Retirer le couvercle droit.



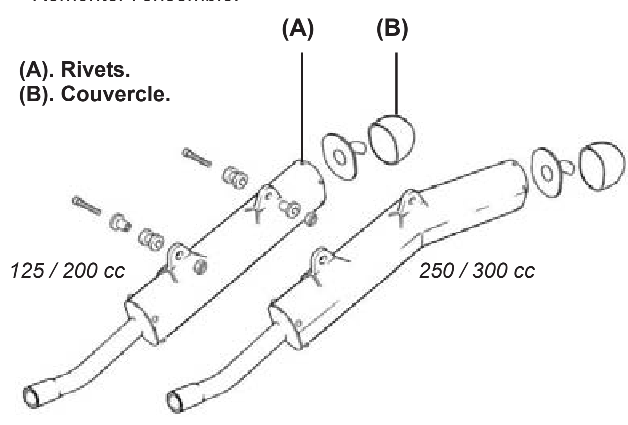
- Retirer les vis de fixation **(C)** du silencieux **(D)** et le sortir en tirant.



Changez le silencieux et tournet a monter.

Changement de la fibre du silencieux

- Enlever les rivets du couvercle en les perçant **(A)**.
- Sortir l'intérieur du silencieux **(B)**.
- Changer la fibre du silencieux en l'enroulant sur le tube intérieur.
- Remonter l'ensemble.



(A). Rivets.
(B). Couvercle.

GUIDE CHAÎNE

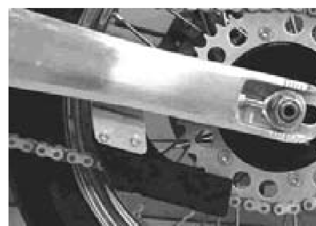
Il doit être vérifié, ajusté et lubrifié, selon les spécifications de maintenance périodique, pour prévenir une usure excessive. Si la chaîne est usée ou mal réglée (trop serrée ou lâche), elle peut sauter ou se casser.

AVERTISSEMENT
Une chaîne qui saute ou se cassepeut se prendre dans le moteur ou dans la roue arrière, endommageant la moto et entraînant la perte de son contrôle.



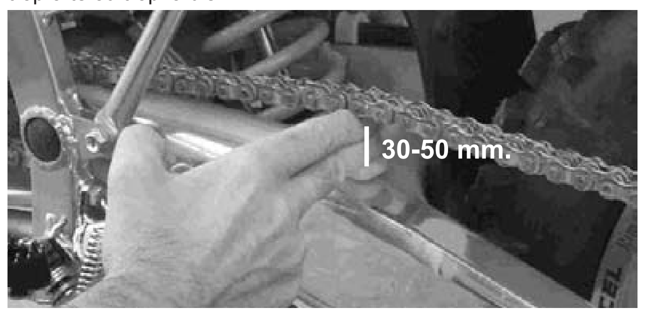
Modelo ***EC***

Modelo ***MC*** y ***SM***



Vérification de la tension

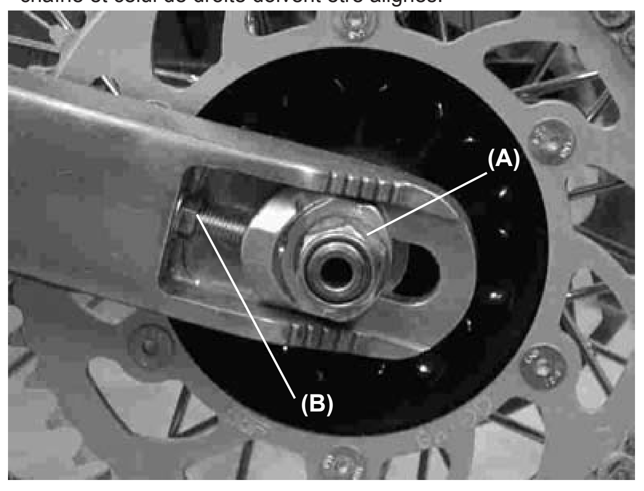
L'espace entre la chaîne et le bras oscillant à hauteur du patin de chaîne doit être de 30-50 mm. Tournez la roue arrière pour trouver l'endroit où la chaîne est laplus tendue. L'ajuster si la tension est tropforte ou trop faible.



En vérifiant la tension, faire tourner la roue arrière pour voir s'il y a des maillons abîmés, des attaches perdues, des dents dépareillées ou endommagées.

Ajuster la tension

- Dévisser l'écrou de l'essieu arrière **(A)**.
- Tourner les écrous des ajusteurs de la chaîne **(B)** jusqu'à ce qu'il reste 30-50 mm d'espace entre la chaîne et le bras oscillant. Pour maintenir la chaîne et la roue alignées, l'ajusteur gauche de la chaîne et celui de droite doivent être alignés.



AVERTISSEMENT
Si la roue n'est pas alignée, cela peut entraîner une usure anormale et un danger pour la conduite.

NOTEZ-LE
L'alignement de la roue peut se faire avec la méthode du cordeau.

- Serrer les écrous d'ajustage de la chaîne. **(B)**.
- Serrer l'écrou de l'essieu arrière à 98 Nm.
- Faire tourner la roue et mesurer à nouveau la position la plus tendue; refaire le réglage si nécessaire.

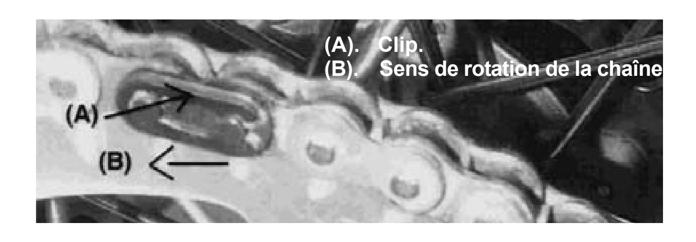
AVERTISSEMENT
Si l'écrou de l'essieu arrière n'est pas serré suffisamment, cela peut être dangereux.

Chaîne, guide chaîne, patin de chaîne et dents arrière

Quand la chaîne est usée au point de mesurer 2% de plus que lorsqu'elle était neuve, il vaut mieux la remplacer. Quand on remplace la chaîne, vérifier le pignon de sortie du moteur et les dents de la couronne arrière et les remplacer si nécessaire. Des dents usées entraînent une usure plus rapide de la chaîne.

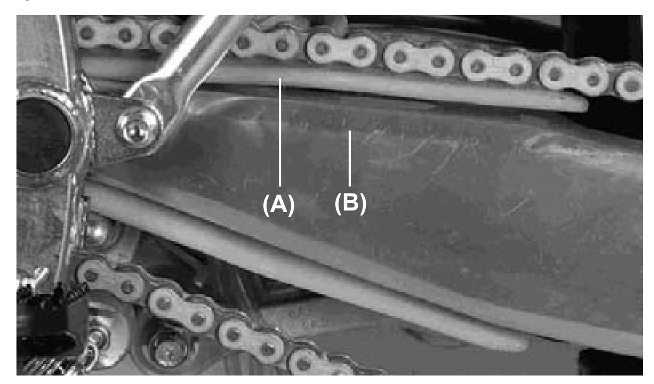
NOTEZ-LE
Pour un masimum de résistance et de sécurité, remplacez les pièces usées par des pièces de rechange d'origine.

Pour réduire le risque que la connexion principale saute, le clip principal doit être installé avec la partie fermée du "U" dans le sens de rotation de la chaîne.



Patin guide-chaîne

Inspecter à l'oeil les parties supérieure et inférieure du patin de chaîne sur le bras oscillant. S'il est usé ou endommagé, remplacez-le.



(A). Patin guide-chaîne.
(B). Bras oscillant.

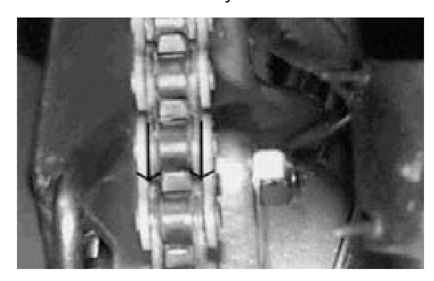
Usure des dents, couronne du pignon et pignon

Inspecter à l'oeil les dents. Si elles sont usées ou endommagées, remplacer le pignon ou la couronne.

Lubrification

Un graissage est nécessaire après conduite sous la pluie ou dans la boue, et chaque fois que la chaîne paraît sèche. Préférer une huile visqueuse à une huile fluide, parce qu'elle tiendra plus longtemps sur la chaîne et donnera une meilleure lubrification.

Mettre de l'huile des deux côtes des maillons, pour qu'elle pénètre mieux au milieu. Essuyer tout excès d'huile.



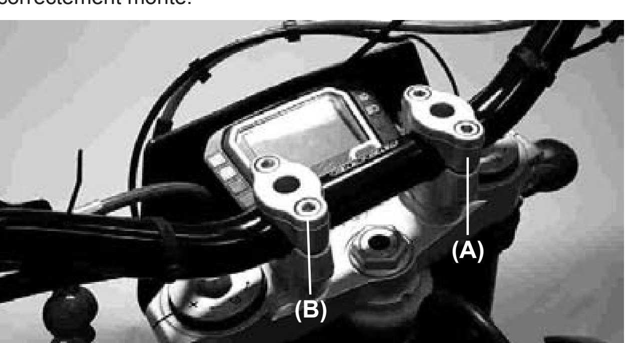
(A). Mettre de l'huile.

GUIDON

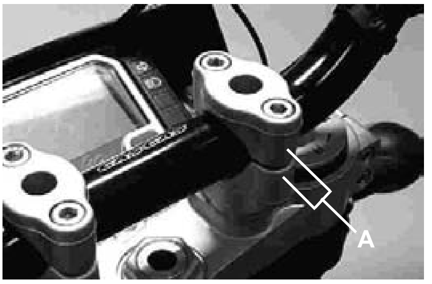
Pour s'adapter aux différents types de conduite, la position du guidon peut être réglée en le tournant vers l'arrière.

Ajuster la position du guidon

Retirer les vis **(B)** du colliers du guidon **(A)** et placer le guidon correctement monte.



Serrer les vis, d’abord ceux de l’avant puis ceux de l’arrière, à 25 Nm.



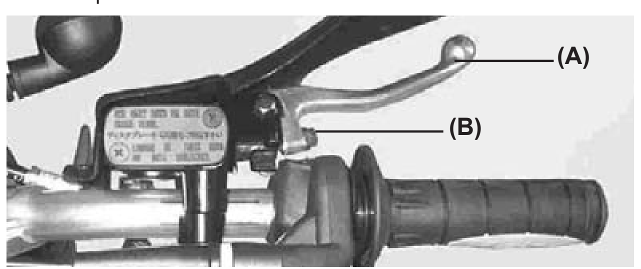
Si le guidon est correctement monté, il doit rester un minimum d’espace devant et derrière après serrage (A).

FREINS

L’usure du disque est automatiquement compensée et n’a pas d’effet sur le levier de frein ni sur la pédale. Par conséquent, la seule chose à réglér est le jeu du levier de frein, la position de la pédale de frein et son jeu.

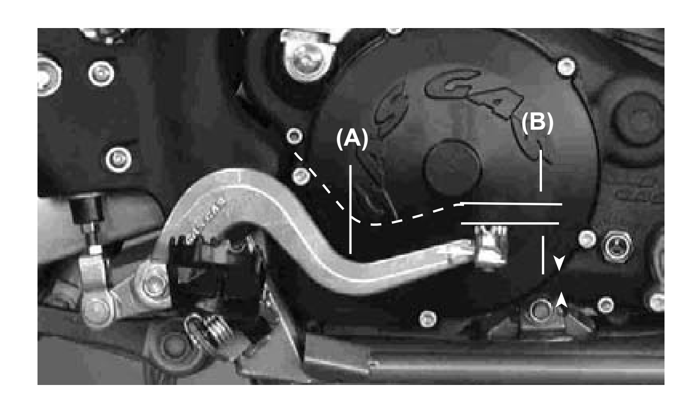
Jeu du levier de frein avant

Réglér le levier de frein **(A)** jusqu’à ce qu’on soit à l’aise **(B)** Pour cela, dévisser l’écrou. Après réglage, bien serrer. Vérifier que le frein réponde correctement.



Position de la pédale de frein

Quand le pédale du frein est en positionde repos, elle doit avoir un jeu de 10 mm.
Vérifier que le frein réponde correctement et ne frotte pas.



(A). Levier du frein.
(B). 10 mm de jeu.

AVERTISSEMENT
Si le pédale de frein semble molle quand on l’actionne, il peut et avoir de l’air dans le maître cylindre ou il se peut qu’i soit défecteux. Il est dangereux de conduire dans ces conditions, aussi vous devez imédiatement vérifer les freins.

Liquide de frein

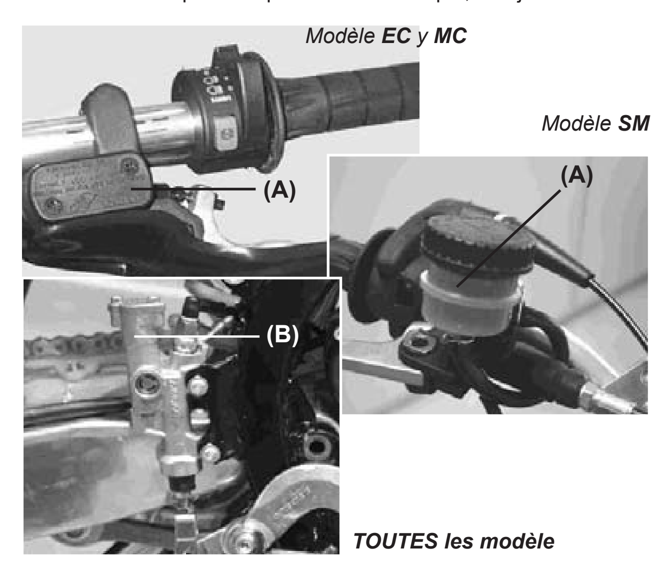
Inspectez le liquide de frein et changez-le périodiquement. On peut aussi le changer s'il paraît souillé par de l'eau ou de la sale´te.

Liquide recommandé

Utilisez du D.O.T 3 ou D.O.T 4.

Inspection du niveau du liquide de frein

Les réservoirs de liquide de frein avant **(A)** et arrière **(B)** doivent être à moitié remplis de liquide. S'il en manque, en ajouter.



*Modèle **EC** y **MC***

*Modèle **SM***

TOUTES les modèle

ATTENTION
Ne pas verser de liquide de frein sur les surfaces peintes. Ne pas utiliser de liquide venant d'un récipient qui est resté ouvert, ni de liquide inutilisé pendant une longue période. Vérifier qu'il n'y ait pas de pertes de liquide aux joints. Vérifier les dommages sur les plaquettes de frein

ADVERTISSEMENT
Ne mélangez pas deux marques de liquides. Vider le contenu des réservois si, au moment de les remplir, vous n'avez pas la même marque de liquide.

Inspection de l'usure des freins

Si l'épaisseur au fond des plaquettes de frein du disque avant ou arrière est inférieure à 1 mm, il faudra les remplacer comme un ensemble. Cela devra être fait chez un distributeur officiel GAS GAS.

DIRECTION

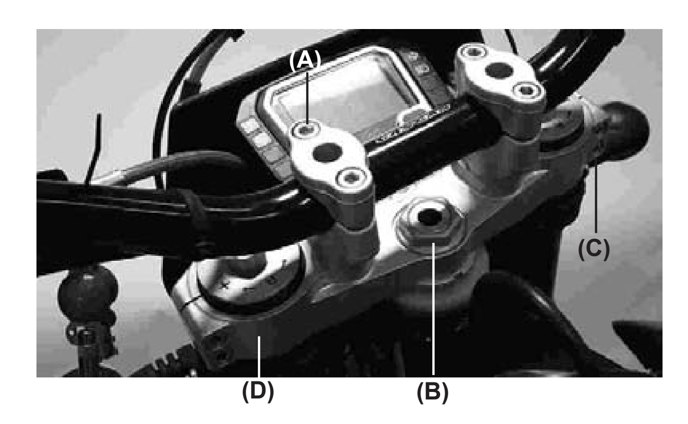
La direction devra toujours être réglée pour que le guidon tourne librement mais sans jeu.



Pour vérifier l'ajustement de la direction, soulever la moto du sol, en glissant un chevalet sous le châssis. Faire bouger le guidon doucement de chaque côte; s'il continue à bouger seul, c'est que la direction n'est pas assez serrée. Baissez-vous devant la moto, saisissez la partie la plus basse de la fourche avant (à l'essieu), poussez et tirez la fourche: s'il y a du jeu, la direction est trop souple.

Si on doit ajuster la direction

- À l'aide du chevalet sous le châssis, stabiliser la moto.
- Maintenir la roue avant sans contact avec le sol.
- Retirer le guidon.



- Deserrer écrou de direction **(B)**.
- Deserrer les bagues et les vis de la fourche avant, enlever la vis de direction, la rondelle et retirer l'axe de direction **(C)**.
- Tourner l'écrou de l'axe de direction avec la clef spéciale pour obtenir le bon ajustement.
- Installer le platine de suspension supérieure **(D)**.
- Serrer l'écrou de l'axe de direction, les rondelles et les vis de la fourche avant à la mesure adéquate.

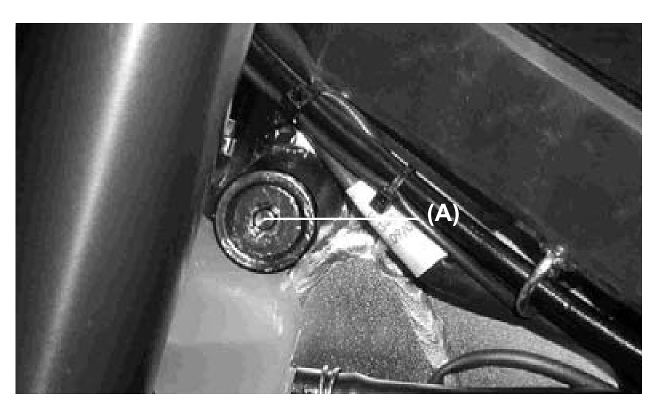
Écrou de dire: 44 Nm (4,5 Kgm).
Vis platines de suspension: 22 Nm (2,25 Kgm).

- Vérifier à nouveau la direction et réajuster si nécessaire.
- Remettre les parties enlevées.

BLOCCAGE DE LA DIRECTION (A)

Comme son nom l'indique, ce dispositif placé sur le tube de direction a été prévu pour bloquer le guidon.

Pour ce faire, tournez le guidon complètement sur la droite, ensuite introduire.



(A). Blocage de la direction.

ATTENTION

Ne jamais laisser la clé dans la serrure. Si ovus tournez la direction vers la gauche avec la clé dnas la serrure celle-ci risque d'être sérieusement endommagé.

FOURCHE AVANT

La fourche avant doit être ajustée selon le poids du pilote et l'état de terrain. Les réglages se feront en 5 points:

- Pression d'air: Elle affecte la course de la fourche. La pression de l'airaugmente quand la fourche chauffe, ou à mesure qu'avancent les heures de fonctionement. Nous ne conseillons pas d'utiliser la pression d'air, dans la mesure où la suspension est étudiée pour travailler sans pression.

- Réglage du rebond: Ce réglage affecte la rapidité du rebond. Le réglage de rebond de la fourche possède 16 positions. La position serrée est totalement dure. La mesure standard est entre 6 et 8, en sens contraire des aiguilles d'une montre, et la position 16 est toalement douce.

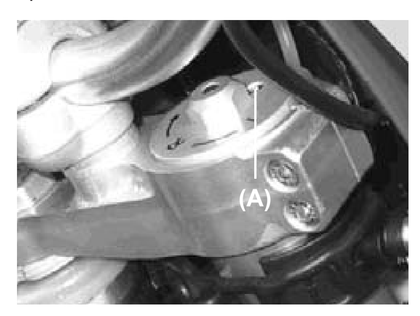
- Réglage de la compression: Il y a 16 positions. La position serrée est très dure. La mesure standard est entre 6 et 8, en sens contraire des aiguilles d'une montre, et la position 16 est totalement douce.

- Ressort de fourche: Il existe en option des ressorts plus doux ou plus durs que le modèle standard.

Pression d'air

L'air utiliser en standard pour les fourches est l'air de l'atmosphère. La pression d'air augmente à mesure que la foruche chauffe, ce qui fait que l'action de la fourche devient plus dure.

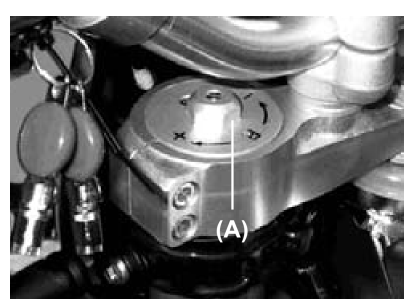
- A l'aide d'un chevalet placé sous le châssis, stabiliser la moto.
- Mettre quelque chose sous le moteur pour que la roue avant ne touche pas le sol.
- Retirer la vis de purge de lapartie supérieure de la fourche pour permettre à l'air de sortir.



(A). vis de purge.

Réglage du rebond

- Pour régler le rebond, tourner avec le doigt la commande d'ajustage de lapartie sup´rieure de la fourche avant.
- Ajuster le rebond pour l'adapter à vos préférences, dans les conditions déterminées.



(A). Commande d'ajustage.

Régler le rebond selon les mesures standard (6 positions, en tournant en sens contraire des aiguilles d'une montre)

ATTENTION
Les tubes gauche et droit de la fourche devront être au même niveau et dans l'alignement de la platine.

Ajustage de la compression

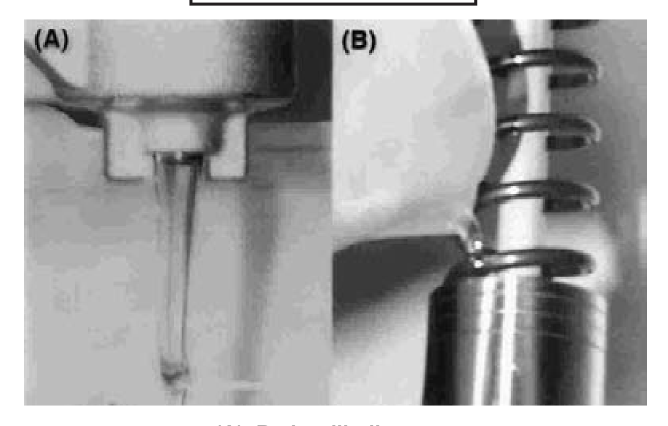
- Pour régler la compression, tourner avec le doigt la commande d'ajustage de la partie supérieure de la fourche avant.
- Ajuster la compression pour l'adapter à vos préférences, dans les conditions déterminées.
- Ajuster la compression selon les mesures standard (6 positions, en tournant en sens contraire des aiguilles d'une montre).

Ajustage du niveau d'huile

- Mettre le chevalet sous le moteur de la moto.
- Enlever les vis du guidon et retirer le guidon.
- Retirer les bouchons des barres de suspension.
- Comprimer lentemetn et à fond la fourche avant.
- Enlever les ressorts de la fourche.
- En retenant le bouchon de la barre de suspension avec une clef, dévisser le contre-écrou de blocage du bouchon.
- Retirer les bouchons de la barre de suspension.
- Retirer le guide du ressort de suspension.
- Avec une clé, retirer les ressorts de la fourche.
- Mettre l'indicateur de niveau d'huile à la partie supérieure au niveau de l'huile.

Niveau d'huile standar

Marzocchi: 110 mm Öhlins: 110 mm



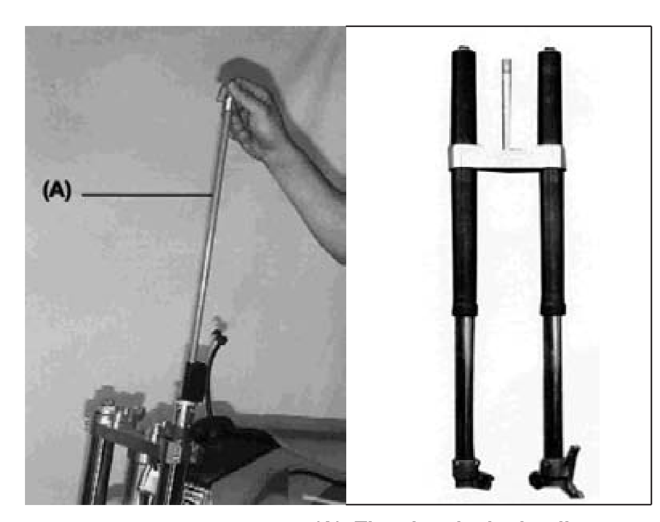
(A). Retirer l'huile.
(B). Mettre l'huile.

Régler le niveau de l'huile comme demandé dans les tableaux, en utilisant l'huile suivante.

Huile recommandée

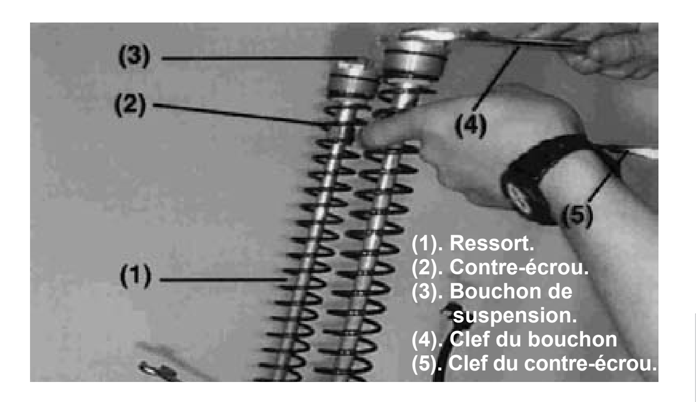
MARZOCCHI SAE 7´5 ÖHLINS 5 - 7'5





(A). Tige du tube hydraulique.

- Viser l'outil de tige hydraulique **(A)** (outil spécial) sur la tige du tube hydraulique.
- À ce moment, l'huile de la fourche sort par le trou de la tige du tube hydraulifque; maintenez-la enl'air jusqu'à ce que cela s'arrête.
- Mettre le ressort de suspension **(1)** dnas le tube de foruche.
- Serrer le ressort de supension et insérer la clef **(5)** sur le contreécrou.
- Mettre le bouchonde suspension **(3)** sur la barre de fourche et le serrer à 29 Nm.
- Remonter l'autre fourche.
- Remonttre les parties démontées.



(1). Ressort.
(2). Contre-écrou.
(3). Bouchon de suspension.
(4). Clef du bouchon
(5). Clef du contre-écrou.

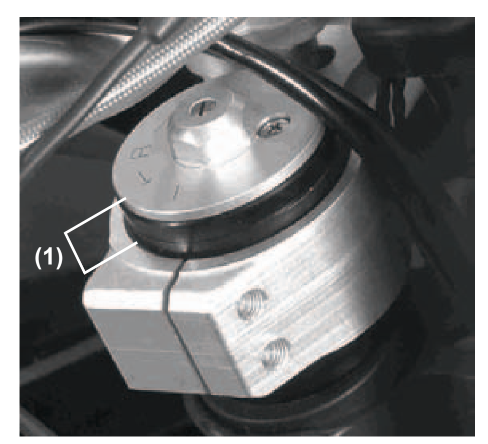
Ressort de la barre de suspension

On trouve différents
- Les ressorts durs rendent la fourche plus dure et le rebond plus rapide.
- Les ressorts légers rendent la fourche plus douce et le rebond plus llent.

Position de la platine de suspension

On doit s'assurer que le pneu ne touche pas le garde-boue quand lla fourche est en compression totale. Laisser au moins 5 mm de jeu.

ATTENTION
Les barres de suspension droite et gauche doivent être ajustées de manière uniforme



(1). Hauteur du tube de suspension.

SUSPENSION ARRIÈRE

La suspension arrière se compose d'un amortisseur, d?un bras oscillant, de bielletas et d'un balancier.

En général, les opérations caractéristiques sont semblades à celles de la fourche avant, mais cette suspension se caractérise pas la présence, enplus de l'amortisseur, du quadriltère articulé composé des biellettes et du balancier.

Pour s'adapter aux différents types de conduite, le ressort de l'amortisseur peut être réglé ou remplacé par un autre en option. La force peut se régler facilement, sans qu'il soit nécessaire de changer la viscosité de l'huile.

Réglage de l'amortisseur du rebond

Pour l'ajuster, tourner la commande de la partie inférieure de l'amortisseur avec la main, jusqu'a entendre un "CLIC". Le total de possibilités est de 40 "CLICS".
Mesures d'ajustement du rebond standard. Entre 18 et 25 "CLICS". (Dans le sens contraire des aiguilles d'une montre depuis la position complètement fermée).



(A). Ajusteur de rebond.

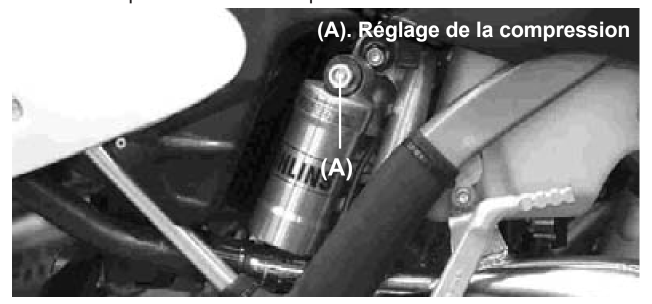
Ajustement de basse compression

Pour l'ajuster tournez la commande du réservoir à gaz à l'aide d'un tournevis jusqu'à ce qu'il fasse "CLIC".
Le total de possibilités est de 30 "CLICS".
Mesures d'ajustement du rebond standard: 15 "CLICS" (Dans le sens contraire des aiguilles d'une montre depuis la position totalement fermée).

Ajustement de haute pression

Pour l'ajuster utilisez une clé hexagonale numéro 17. La commande a 2,5 tours complets. Plus vous serrez la commande, plus la compression sera dure et, à l'inverse, plus vous l'ouvrez, plus la

compression sera lâche. La mesure sera normalement d'environ 2 tours dès la position fermé complètement.



Réglage du ressort

- Retirer le siège et les carters latéraux
- Dévisser la vis du collier du conduit de filtre à air.
- Retirer le silencieux.
- Retirer la boucle arrière avec la boîte du filtre à air.



(A). Boucle arrière.
(B). Boîte du filtre.

Ressort de suspension
Le ressort standard est 5,2 (280 cc, 300 cc) - 5,0 (125 cc, 200 cc) - 5,6 (MC). La longeur du ressort précomprimé lorsque l'amortisseur est au repos est de 258 mm.



(A). Écrou
(B). Ressort.
(C). Contre-écrou.

- Bien serrer le contre-écrou.
- Après réglage, faire bouger le ressort vers le haut et le bas pour s'assurer qu'il est bien en place.
- Remettre les parites démontées.

Remplacement du ressort de l'amortisseur arrière
On trouve des ressorts plus durs et plus mous. Si le ressort standard ne répond pas à votre besoin, choissez-en un adapté au poids du pilote et aux conditions du terrain.

- Utitlisation d'un ressort dur: rebond plus rapide.
- Utilisation d'un ressort mou: rebond plus lent.

NOTEZ-LE
Regarder réglage du suspension page 47.

AVERTISSEMENT

Si l'installation du ressort de l'amortisseur arrière est mal faite, le ressort ou l'une de ses parties peut sauter à grande itesse. Utilisez toujours des protections pour les yeux et le visage. L'installation de ces pièces devrait confiée à un distributeur officiel.

ROUES

Pneumatiques

- La pression du pneumatique joue sur la traction et sur la durée de vie de pneu.
- Adapter la pression du pneu aux conditions duter rain et aux préférences du pilote,mais sans trop vous écarter de la pression recommandée.

NOTEZ-LE

La pression doit être vérifiée lorsque le pneu est froid, avant la conduite.

Conditions de terrain

- Terrain humide, sable, boue, terrain glissant: réduire la pression du pneumatique.
- Terrain dur, pierreux: augmenter la pression du pneumatique.
  Rayons et jantes.

Rayons et jantes

Les rayons doivent être serrés uniformément et ne doivent pas être lâches ou mal serrés: cela provoquerait un décentrage de la jante et les autres rayons s'en ressentiraient et pourraient finir par se rompre.

Centrage de la jante

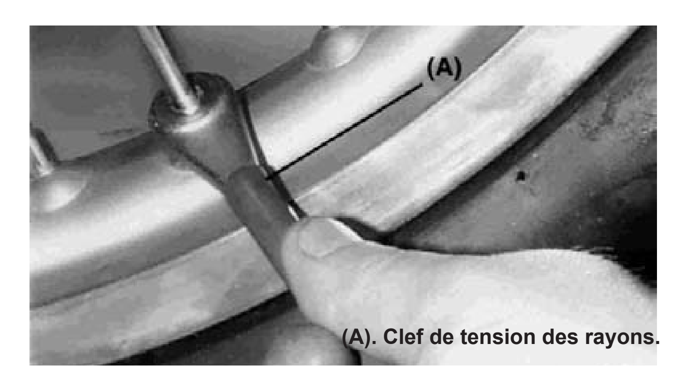
Mettre un comparateur à aiguille à côté de la jante et faire tourner la roue pour mesurer le centrage axial: le centrage se situe entre la valeur la plus haute et la plus basse

Placer le comparateur à aiguilles à l'interieur dela circonférence de la jante, faire tourner la roue: le centrage se situe entre la valeur la pluws haute et la plus basse.

Si le décentrage est faible, on peut le corriger en dévissant quelques rayons et en serrant d'autres pour modifier la position de la jante. Si la jante est pliée ou incurée, il faut la remplacer.

NOTEZ-LE

Un point de soudure sur la jante peut faire apparaître un centrage excessif. Ignorez-le lorsque vous mesurez le centrage.



(A). Clef de tension des rayons.

NETTOYAGE

1- Préparation para lavar

Avant de laver la moto, quelques précautions sont nécessaires pour ´viter que l'eau ne pénètre dans certaines parties.

Échappement: le couvrir d'un sac plastique attaché avec edes élastiques.

Manettes d'embrayage, de frein, poignées et bouton de stop: les couvrir d'un sac plastique.

Entrée du filtre à air: la boucher avec une bande isolante ou avec un chiffon.

2- À quoi doit-on faire attention?

Évitér de projecter de l'eau à trop forte pression vers:

L'étrier et le piston de cylindre de frein.
Bobine électronique ou dans le capuchon de bougie.
Cube avant et arrière de roue.
Coussinets de direction.
Système de suspension arrière.
Coussinets du bras oscillant.

ATTENTION
Afin d'éviter le vieillissement excessif des plastiques et autre pièces lavables de votre motocyclette, nous vous recommandons de les laver avec soin. Si ovus utilisez des équipements d'eau à pression et/ou température, assurez-vous de tenir le pistolet à une distance minimum de 30 cm. Vous assurerez de cette manière manière le brillant du plastique et la correcte adhérence des autocollants qui djécorent votre motocyclette.

3- Après lavage

- Enlever les sacs plastique et nettoyer l'entrée du filtre à air.
- Lubrifier les points listés dans la section "lubrification".(Voire page 40).
- Faire démarrer le moteur et le laisser chauffer 5 minutes.
- Essayer les freins avant de conduire la moto.

AVERTISSEMENT
Ne jamais cirer ni graisser le disque de frein. Il pourrait perdre sa capacité de freinage et provoquer un accident. Nettoyer le disque au trichloréthylène ou à l'acétone.



SERRER LES ÉCROUS ET LES VIS

Chaque jour, avant de prendre votre moto, vérifier que tout les écrous et les vis sont bien serrés. Vérifiez aussi que les fixations ci-dessous sont bien enplace et en bon état.

1- Jante avant et arrière
2- Fourche avant
3- Guidon
4- Vis du support de la manette d'embrayage.
5- Vis de la culasse
6- Bougie
7- Écrous du cylindre.
8- Vis de la boîte de filtre à air.
9- Vis d'entraînement du plateau.
10-Rayons.
11-Vis de l'essieu avant.
12-Vis de la durite de frein.
13-Vis du support de radiateur.
14-Vis et écrous du support moteur.
15-Vis du sélecteur de vitesses.
16-Vis de support de boucle arrière.
17-Vis du guide-chaîne.
18-Vis de réglage de la chaîne
19-Vis du support de siège.
20-Vis de boucle arrière.
21-Vis de l'amortisseur arrière.
22-Vis du support d'échappement
23-Vis platine sup. suspension.
24-Ëcrou de l'essieu direction.
25-Vis support manette frein.
26-Vis d'essieu arrière.
27-Vis de support des bielletes.
28-Vis pédale frein arrière.
29-Vis de biellette.
30-Écrou l'axe du bas oscillant.
31-Écrou du Kick
32-Vis du kick.
33-Vis de fixation de la durite de frein avant

TABLE DE SERRAGE

Serrer toute les vis et tous les écrous à l'aide des clefs adaptées. S'ils ne sont pas bien serrés, cela peut endommager la moto, et même provoquer un accident.

	NOM DE LA PIÈCE	Nm
CHÂSSIS	Vis de l'étrier de frein	**25**
	Vis du support de disque	**10**
	Vis de montage du moteur	**36**
	Vis de l'axe avant	**51**
	Vis du support de plaquette e frein arrière	**6**
	Vis de la bride de suspension	**29**
	Écrou de direction	**98**
	Écrou de l'essieu arrière	**98**
	Vis de la pédale de frein arrière	**9**
	Vis du support de sous-châssis	**26**
	Vis de l'amortisseur arrière	**39**
	Écrou du plateau de transmission arrière	**29**
	Rayons	**1.5**
	Écrou de l'arbre de direction	**4**
	Vis du bras oscillant	**81**
	Vis des bielletes	**81**

	NOM DE LA PIÈCE	Nm
MOTEUR	Vis de culasse	**25**
	Écrou de cylindre	**25**
	Bouchon de vidange moteur	**20**
	Vis du kick	**20**
	Écrou du kick	**25**
	Vis du sélecteur de vitesses	**15**
	Bougie	**27**
	Vis vidange couvercle de la pompe d'eau	**9**
	Écrous carter	**10**
	Écrou pédale de démarrage	**8**
	Écrous Stator	**8**
	Rondelle rotor de démarrage	**40**
	Écrou butée ressort sélecteur	**15**
	Rondelle primaire	**40**
	Écrous ressorts embrayage	**10**
	Écrous support commande soupape	**10**
	Rondelles commande soupape	**8**
	Écrous boîte à lamelles	**10**
	Écrous couvercle thermostat	**10**
	Écrous couvercle embrayage	**10**
	Écrous des couvercles de la soupape	**8**
	Écrous couvercle d'allumage	**10**

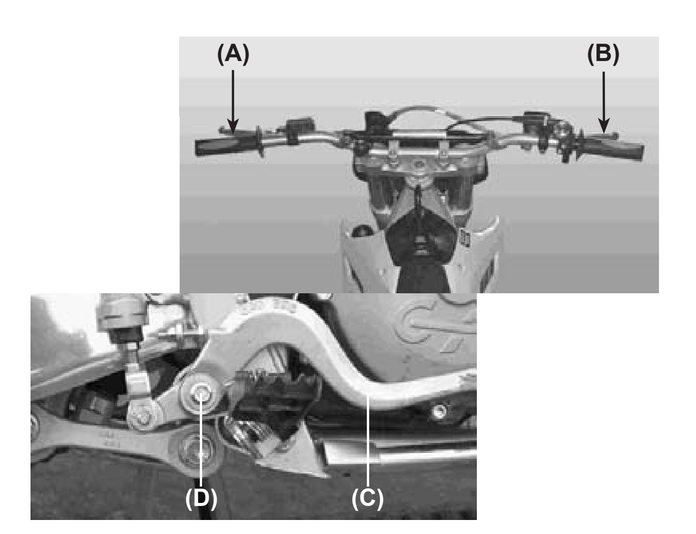


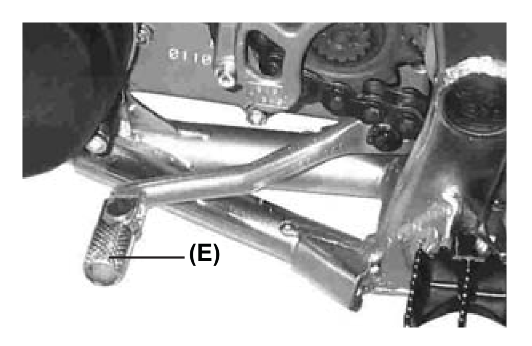
LUBRIFICATION

Graisser lesparties indiquées avec de l'huile moteur ou de la graisse, périodiquement ou lorsque le véhicule a été exposé à la pluie, et spécialement après utilisation d'eau sous haute pression. Avant de graisser chaque partie, nettoyer les parties oxydées avec un antioxydant et éliminer tout reste de graisse, d'huile ou de poussière,.

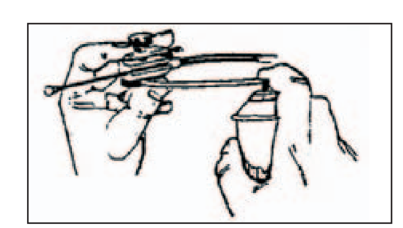
Graissage général:

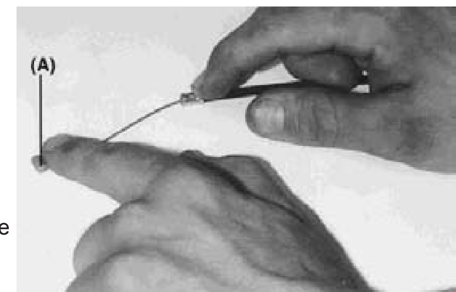
- Levier d'embrayage **(A).**
- Levier de frein avant **(B).**
- Pédale de frein arrière **(C)**.
- Coussinet de frein arrière **(D)**.
- Levier sélecteur de vitesses **(E)**.





Utiliser u aérosol avec un tuyau pour lubrifier sous pression

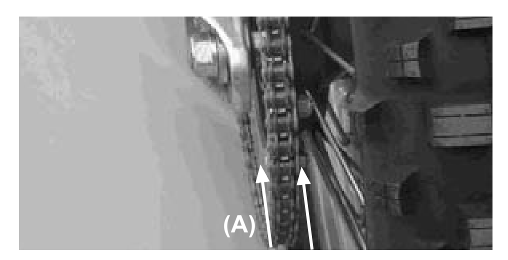




Uliser de la graisse íntérieur du câble de gaz **(A).**

Graissage de la chaîne

Il est nécessaire après circulation sur terrain mouillé ou quand la chaîne paraît sèche. Une huile visqueuse est préférable à une huile de faible viscosité, car elle restera plus longtemps sur la chaîne et lui assurera une meilleure lubrification.



RÉGLAGES FINS

1. RÉGLAGE DE LA CARBURATION

Mélange

Ce n'est pas si difficile qu'il y paraît. On doit avoir quelques connaissances de base sur l'identification et le fonctionnement des composants. Régler en fonctionde la température:

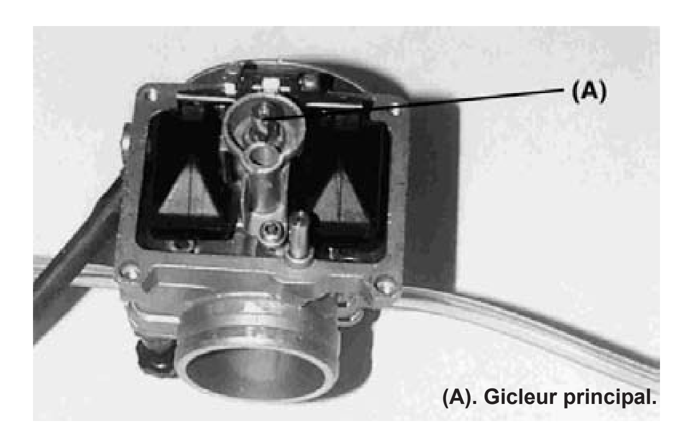
Conditions	Melange	Modif. à faire
Air froid	Pauvre	Riche
Air temperé	Riche	Pauvre
Air sec	Pauvre	Rriche
Basse altitude	Standar	Standard
haute altitude	Riche	Pauvre

NOTEZ-LE

Le débit du gicleur principal doit être augmenté ou diminué de 1 à 5 mesures, jusqu'à ce qu'on trouve la puissance maximale.

Gicleur principal

C'est celui qui a l'effet leplus important. Le chiffre gravé sur la partie inférieure du gicleur indique la dimension du trou qui calibre l'entrée d'essenced. À un chiffre plus grand correspond un trou plus grand et un passage d'essence plus important.



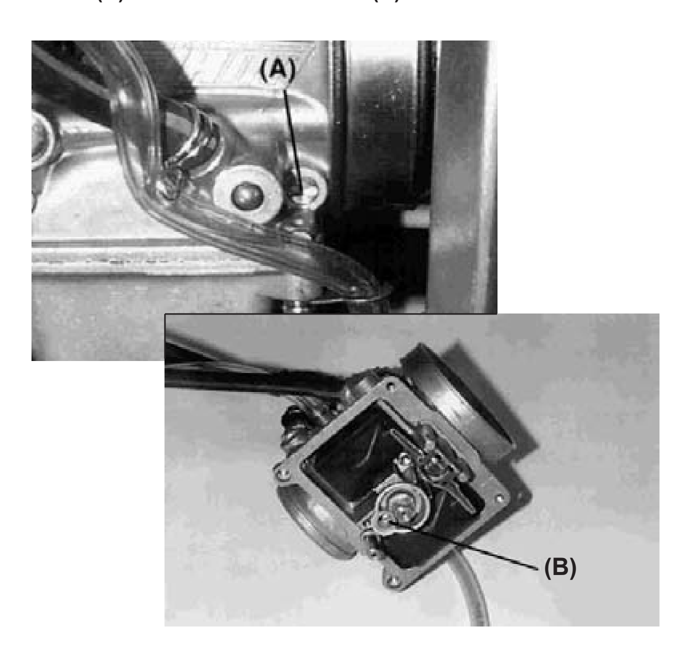
(A). Gicleur principal.

AVERTISSEMENT

L'essence est très inflammable et peut être explosive dans certaines conditions. Arrètez toujours le moteur et ne fumez pas. Assurez-vous que l'espace où vous travaillez est ventilé et qu'il n''y a pas d'étincelles ni de flammes autour (y compris la lumière d'une ampoule).

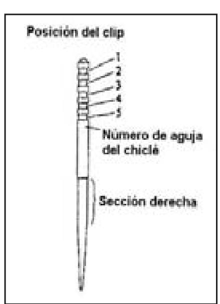
Gicleur minimum et vis de réglage du mélange

Il contrôle le mélange de la position de fermeture au 1/8e de l'ouverture de la soupape des gaz, mais il a peu d'effet sur l'ouverture totale de la soupape. Pour régler le mélange, la vis d'air peut être tournée pour modifier le flux d'air ou changer le gicleur de ralenti pour qu'il entre plus ou moins d'essence. Tourner d'abord la vis à air doit être tournée à partir d'une position déterminée. Changer par incréments de 1/2 tour. Si, en tournant la vis de 1 à 25 tours, on n'obtien pas le résultat désiré, modifier d'un pas sur le gicleur de ralenti **(B)** et affiner avec la vis d'air **(A)**



Aguille du carburateur

L'aiguille et le diffuseur de l'aiguille, ensemble, doivent agir sur les gaz pour 1/4 à 3/4. L'aiguille se déplace à l'interieur et à l'extèrieur du diffuseur; quand elle se resserre, sa position détermine la quantité d'essence autorisée. Sur la partie supérieure de l'aiguille, il y a cinqrainures, sur lesquelles se fixe le clip. Ce clip positionne l'aiguille sur la soupape des gaz et détermine la position relative du diffuseur et de l'aiguille. Lorsqu'on baisse le clip, l'aiguille sort du diffuseur, ce qui enrichit le mélange. Lorsqu'on bouge le clip vers le haut, le mélange s'appauvrit. Changer la position du clip pas à pas. La partie droite de l'aiguille agit sur la réponse dela soupape des gaz lorsque celle-ci est peu ouverte.



Essai de la moto

- Faire chauffer le moteur en position standard et examiner les conditions de fonctionnement de la bougie.
- Essayer la moto en maintenant la soupape des gaz ouverte.

Symptômes de changements inadéquats

Si votre moteur présente un des symptômes suivants, il faudrea ajuster les modifications. Avant de le faire, assurez-vous que tout le reste fonctionne correctement.

Vérifier l'état de la bougie, assurez-vous que la mise au point est correcte, nettoyez le filtre à air, enlevez la calamine du tube d'échappement.
Si votre motocyclette a bien fonctionné jusqu'à présent, il est possible que le problème vienne d'autre part. C'est pourquoi changer la carburation serait une perte de temps.

État de la bougie		
Correct	Isolant sec et de coleur claire	
Pauvre	Isolant blanc	Ramener la carburation à un degré plus éleve
Riche	Isolant humide et noir	Ramener la carburationà un degré inférieur

- Ajuster la carburation jusqu'à ce que le moteur réponde de manière satisfaisante, soupape des gaz ouverte.
- Si e mélange est trop`pauvre, le moteur tend à surchauffer et peut se planter. D'un autre côte, s'il est trop riche, la bougie devient humide, ce qui entraîne des défaillances. Le mélange adéquat varie selon les conditions atmosphériques: il faut pour régler la carburation.

NOTEZ-LE

En réglant les éléments du carburateur, vous réglez le flux d'essence, et en réglant la vis à air, vous réglez le débit de l'air.

Comme par exemple mesures standard EC 250 en compétition

Essence	Sans plomb
Boisseau de gaz	7
Gicleur ralenti	40
Aguille	N1EF
Gicleur haut	180

Facteurs de correction

(Pour les changements d'altitude et de température).

1. Cherchez le facteur de correction pour ajuster la carburation
Exemple: 1000 m d'altitude et température de 35ºc, correction 0,94.
2. A l'aide du facteur de correction, sélectionner le gicleur de ralenti et la carburation correcte.

Exemple: facteur 0,94, multiplier la carburation (mesure) par ce nombre.

Gicleur ralenti # 50 x 0,94 = # 47.
Gicleur principal # 162 x 0,94 = 158.

3. Trouvez sur le tableau votre facteur de correction pour l'aiguille et la is d'air, et changer la position du clip et l'ouverture de la vis d'air.

- Pour ajuster le clip de l'aiguille : si nous étions au 3º cran et que nous baissons d'un cran, nous serons au 2º.
- Ouvrir la vis à air: 1 tour 1/2 + 1 tour = 2 tours 1/2 vers l'extérieur.

NOTEZ-LE

Pour les recommandations suivants, prenez comme base al position standard et ne faites pas de modifications avant d'être sûr qu'elles sont nécessaires. Les spécifications sont basées sur l'utilisation d'essence et d'huile spécifiques.

POSITION DE L'AIGUILLE / OUVERTURE DE LA VIS D'AIR					
FACTEUR DE CORRECTION	1,06 o SUPÉRIEUR	1,06 - 1,02	1,02 - 0,98	0,98 - 0,94	0,94 o INFERIEUR
POSITION DE L'AIGUILLE	BAISSER LE CLIP D'UNE POSITION	NE PAS CHANGER	NE PAS CHANGER	NE PAS CHANGER	MONTER CLIP D'UN TOUR
OUVERTURE DE LA VIS D'AIR	SERRER D'UN TOUR	SERRER D'1/2 TOUR	NE PAS CHANGER	DESERRER D'1/2 TOUR	DESERRER D´UN TOUR

2. RÉGLAGE FIN DE LA SUSPENSION

C’est un réglage très critique, car s’il n’estt pas fait correctement, il peut prier même le meilleur pilote du plein rendement de sa moto.Vérifiez la suspension selon le pilote et l’état du terrain. Cuando afine.

- Si la moto est neuve, s’habituer à la suspension durant au moins une heure de conduite avant de faire des changements.
- Les facteurs à prendre en compte sont: le poids du pilote , son habileté et les conditions de terrain (y ajouter le style du pilote et sa position sur la moto).
- S’il y a un problème, essayer de changer sa position sur la moto pour réduire le problème.
- Faire les modifications en augmentatnt par petites doses, car il est très facile d’aller trop loin dans les réglages.
- La suspension arrière doit être ajustée aux points forts du pilote. S’il est rapide dans les virages, il doit adapter la suspension à ce point.
- Lorsqu’on évalue la suspension, le pilote doit s’efforcer de conduire consciencieusement, en rpétrant bien les effets duc hangement: une mauvaise position du pilote ou la fatique faciliteront une appréciation incorrecte des réglages.
- Lorqu’un réglage est jugé convenable pour unt errain donné, bien noter ses références pour quaand on rencontrera un terrain semblade.
- Graissser les coussinets du bras oscillant, les biellettes, et le balancier ensemble avant de procéder aux modifications, et tous les 5 pleins pour prévenir un excès de friction qui affecterait le fonctionnement de la suspension.

Fourche avant

Le niveau d’huile: on peut le régler. Un changement du niveau de l’huile ne jouera pas sur la partie inférieure de la course de l’amortisseur, mais bien sur sa partie supérieure.

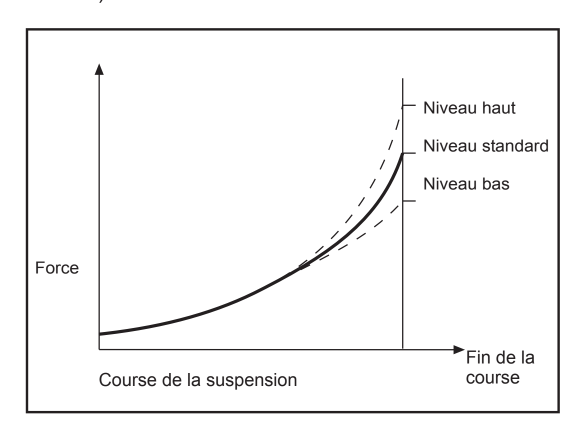
- Quand on augmente le niveau d’huile:
Les effets du ressort sont plus progressifs et l'action de la fourche avant plus dure en fin de course.
Si on en arrive à faire les hauts de la suspension avant, augmenter le niveau d'huile de 10mm. Cette augmentation provoquera un changement sur la course supérieure du ressort.

-Quand on baisse le niveau d’huile:
Les effets du ressort sont moins progressifs et l’action de la fourche avant ne se durcit pas en fin de course.

- Changer le niveau d’huile correctement pour que la fourche travaille plus en fin de course.

Ajuster le niveau de l’huile

Ajuster le niveau de l’huile dans la fourche avant (voir tableau de maintenance).



Modifier les mauvais réglages

Les symptômes de mauvais réglages de la suspension sont précises plus haut avec leurs corrections les plus adéquates.

Quelques réglages peuvent se faire correctement si l'on applique les informations du tableau (de maintenance) de manière scientifique. Il faut prendre le temps de réfléchir aux modifications qui paraissent nécessaires, comparer les symptômes possibles décrits, faire les changements par petits incréments et prendre note des changements et de leurs effets.

Symptômes sur la fourche avant

- Fourche trop rigide
1. Le réglage du rebond est incorrect.
2. Ressorts trop durs.
3.Trop d'huile.
4. Huile trop dense.

- Le fourche est dure en fin de course
1. Niveau d'huile trop haut.

- Le fourche fonctionne mais sa conduite est trop dure
1. Huile dense
2. Huile de fourche dégradée.

- Trop molle
Le fourche vibre excessivement quand on freine ou décélère.
1.Niveau d'huile fourche bas.
2.Ressorts trop mous.
3.Huile trop peu visqueuse.
4.Huile de fourche dégradée.
5.Rebond de compression incorrect.

Sympômes sur l'amortisseur arrière:

- Trop dure:
1. Suspension rigide:
. Compression haute
. Ressort dur
2. Conduite dure
. Déséquilibre entre e ressort et le rebond (trop bas).

3. Le ressort est dur ou fortement préchargé

- Trop molle
Quand la moto touche le sol après un saut, il faut refaire le haut de la suspension.
1. Ressort mou ou compresssion faible.
2. Huile amortisseur dégradée.

Déterminer les réglages corrects:

- A l'usine standrad
A l'usine, la moto est préparée pour un poids moyen du pilote et une habileté moyenne. Par conséquent, si le poids du pilote ou son habileté sont supérieurs ou inférieurs à la moyenne, il est courant de devoir faire quelques réglages sur la supsension.

- Réajuster la suspension

Surface du sol	
Lisse Rugueuse	Ressort mou Ressort dur

Experience

Débutant: ressort doux avec rebond.
Expert: ressort dur.

Poids

Lourd: Ressort dur.
Léger: Ressort mou.

Type de course

- Courbes:
Baisser légèrement la partie avant (monter les barres de 5 mm) Cela donne plus d'agilité.

- Rapide, avec sauts:
Relever la partie avant (baisser les barres de 5mm). Cela donne plus de stabilité.

-Trous profonds et sableux:
Relever la partie avant pour gagkner en stabilité.

Après les réglages préliminaires, commencer les essais sur le terrain et évaluer.

ATTENTION
1- Faire les réglages pas à pas. 2- S'assurer que le pilote est logique dans son évaluation. 3- Un changement sur la suspension avant requiert un changement sur la suspension arrière et vice-versa.

Compatibilité avant et arrière

Utiliser cette procédure pour déterminer si la suspension est équilibrée. Placer la moto verticalement. Deboutà còté de la moto, prendre le frein avant et serrer fortement lapédale de frein arrière. Si la moto garde sa position quand on comprime la suspension, cel a signifie que les suspensions sont équilibrées. Asseyez-vous en position de conduite et vérifiez que la moto reste horizontale. Si elle tombe d'un côté plus que de l'autre, la partie avant et l'arrière sont incompatibles et l'équilibre devra être réajusté.

Ceci est une des méthodes de réglage le plus sensibles, mais les réglages de suspension dépendront des conditions de terrain et des préférences du pilote.

¿En descendant une colline ou en accélérant à la sortie d'une courbe? Fourche avant trop dure.

1. Augmenter la compression ou le retour.
2. Augmenter le niveau d'huile de 10 mm.
3.Utiliser un ressort plus mou.

Fourche avant trop molle.

1. Augmenter la compression ou le retour.
2.Augmenter le niveau d'huile de 10 mm.

La partie avant glisse dans les virages?

1. Diminuer la compression ou le rebond.
2. Libérer l'air de la fourche.
3. Diminuer le niveau d'huile d'huile de 10-20 mm.
4. Utiliser un ressort plus mou.

La fourche avant ne répond pas sur les petits nids de poule dans les virages amples:
Fourche avant dure:
1. Réduire la compression ou le rebond.
2. Réduire le niveau d'huile de 10 mm.
3. Utiliser obligaoirement une huile souple.

La partie arrière saute quand on freine sur les nids de poule:
L'amortisseur a probablement un rebond trop petit.
- Augmenter rebond.

Le pneumatique arrière n'entraîne pas en sortie de courbe
- Augmenter rebond.

1. Réduire le ressort de l'amortisseur arrière.
2. Diminuer la compression.
3. Utiliser un ressort plus mou.

Atterrissage sur la roue arrière dans les sauts rapides:
(peut être un problème de posture du pilote).
- Rebond trop suave ou ressort dure:
1. Augmenter le rebond.
2. Réduire la précharge du ressort de l'amortisseur.
3. Réduire la compression.

Les parties avant et arrière de la moto sont en bout de suspension dans les sauts rapides:
(Si cela se passe 1 ou 2 fois sur le même parcours).
Système de suspensionavant et arrière trop mou:
1. Avant: Augmenter le niveau d'huile et/ou utiliser un ressort plus dur
2. Arrière: Utiliser un ressort plus dur et/ou augmenter la compression.

NOTEZ-LE
Après tout réglage, vérifier la compatibilité avant et arrière.

Réglages dépendant des talonnements de suspension *(amortisseur arrière).*

- Talonnements de suspension à faible vitesse: augmenter la précharge du réssort jusqu'au maximum.
- Talonnements de suspension après 3 ou 4 sauts: réduire le rebond.

NOTEZ-LE
L'amortisseur arrière, par ses possibilités de réglage, peut désorienter certains pilotes.

a) Les talonnements de l'amortisseur arrière ne se produirohnt pas si le ressort pour leppoids total du pilote et de la machine.

b) Une sensation de talonnement de l'amortisseur peut être causée par un manque d'habitude du pilote et de la machine dns la conduite avec un ressort plus dur.

Observer la partie arrière lors du saut: si elle ne s'apporche pas du haut, essayez de baisser la précharge du ressort.

Vitesses

Sélection du développement: conditions préables.
Conditions de course: couronne arrière de transmission.
Course rapide: couronne comportant moins de dents.
Courbes ou côtes sableuses ou molles: grandes (couronnes).

- Si la partie droite de la "chrono" est longue, le développement peut être réduit, ce qui augmente la vitesse.

- Lorque la chrono a beaucoup de courbes ou de côtes ou est humide, il faudra augmenter le développement pour pouvoir changer de vitesses à faible allure.

- En fait, la vitesse peut changer selon les conditions du terrain le jour de la course. Assurez-vous de bien régler la moto pour pouvoir courir toute la course.

- Si la partie droite de la “chrono”, où la machine peut aller à la vitesse maximum, est longue, la motocyclette doit être préparée pour qu’elle puisse aller au maximum jusqu’à la fin de la ligne droite. Faites bien attention à ne pas faire tourner le moteur plus qu’il ne faut.

- Il est très difficile d’adapter la moto à la totalité du circuit; il faut donc déterminer quelles parties jouent le plus sur le temps et adapter la moto à ces parties. De cette manière, la moto gagnera en rendement sur la totalité du circuit.

Précautions spéciales selon les conditions de terrain.

1. Sec, avec pussière: veiller à maintenir le filtre à air propre.

2. Boue humide et dure ou qui colle aux pneus et à d’autres parties. La boue peut ajouter du poids à la motoet en réduire le rendemnet. Attention à ne pas surchauffer le moteur. C’edst a même chose dans du sable profond.

3. Dans des conditions de sable ou dans la boue, donner du moût à la chaîne pour qu’elle ne soit pas excessivement tendue.

4. Vérifier fréquemment l’usure de la chaîne et lepignon-couronne lorsque vous conduisez dans la boue ou le sable, car l’usure augmente dans ces conditions.

ÉCHANGE DE PIÈCES POSSIBLE
Consulter cathalogue de pièces ditachées.

RÉFLÉCHIR FINAL

QUELQUES CONSEILS PRÉVENTIFS
Prenez le temps qu’il faut pour réviser votre motocyclette. Effectuez les soins périodiques et la vérification de toutes les fonctions avant de mettre votre véhicule en marche. Dans certains sections de ce manuel, nous vous donnons des informations et opérations à réaliser dans un atelier autorisé GAS GAS. Pour cette raison, et afin d’accroîte la durée de vie de votre motocyclette, les révisions périodiques devront uniquement être réalisées par des spécialstes de service après-vente GAS GAS.

Un mauvais entretien dela motocyclette peut occasioner des dommages physiques graves voire fatals.

UTILISATION SÛRE DE VOTRE MOTOCYCLETTE
Une conduite sûre de la motocylette ne dépend pas seulement de la machine. L’intelligence et le raisonnement du conducteur entretnt égalemnt encompte. Nous ous conseillons depratiquer votre sport préféré en utilisant l’équipement nécessaire (casque, protections, bottes, etc).

AVIS LEGAUX
Dans l’intérêt du développement technique, nous réservons le droit de modifier la construction, l’équipement et les accesoires de la motocyclette. Les données de mesures, poids et puissances se donnent en fonction de leurs tolérances respectives. En fonction du diffèrences par rapport aux descriptions et aux illustrations. Il se peut donc que les photos de ce manuel ne correspondent pas au modèle acquis.
Pour cette raison, aucune demande ne sera acceptée sauf en ca d’erreur, de faute d’impression ou d’oubli.

GAS GAS MOTOS, S.A. se réserve le droit de réaliser des chagments et/ou modifications sans aucun préavis.

HOMOLOGATION (SM et EC)

Le véhicle que vous venez d'acquérir est un véhicule homologué selon les directives de l?union Européenne et remplit toutes les conditions requisess pour cette homologation.

Les éléments obligatoire de l'homologation pour circuler sur la voie publique et pour passer avec succès les contrôles techniques dans les différents centres agrées sont, entre autres, ceux qui suivent.

Les éléments de l'homologation,parmi les autres conditions reqquises, sont identifiés par un marquage déterminé déposé.

Liste des éléments:	Cant. / moto
- Plaque d'identification du fabricant	1
- Pot d'échappement à catalyseur	1
- Silencieux	1
- Passeurs d'essence de carburation	1
- Clignotants avantns et arrierès	4
- Support de la plaque d'immatriculations	1
- Indicatuer de vitesse	1
- Installation électrique, phares homologués	1
- Klaxon	1
- Rétroviseur	2
- Serrure (de contact)	1
- Plaque anti-manipulation (version 125 cc)	1
- Soupape à aire secondaire	1
- Restriction filtre d'air	1
- Butée limitatrice de l'ouverture des gaz (EC 200, 250, 300)	1

Tous les éléments de l'homologation doivent se trouver sur le véhicue et en cas de casse, perte ou mauvais fonctinnement, nous vous recommandons, d'aller chez votre concessionnaire officiel afin de corriger le problème.

PRÉPARATION POUR LA COMPÉTITION

(1). Vérifications:

1. Serrer l'écrou de l'essieu avant et les platines.
2. Serrer les vis de la bride de fourche avant.
3. Serrer les vis du collier de guidon.
4. Serrer les vis de la poignée des gaz.
5. Vérifier, graisser la poignée des gaz.
6. Vérifier la gaine des freins avant et arrière.
7. Niveau du liquide de freins avant et arrière.
8. Vérifier la pince du frein au disque avant et arrière.
9. Faire fonctionner de frein avant et arrière.
10. Vérifier le réservoir d'essence.
11. Vérifier les câbles de l'installation.
12. Serrer les vis su support moteur.
13. Vérifier le pignon d sortie.
14. Serrer les vis du sélecteur de vitesses.
15. Niveau d'huile de la boîte.
16. Serrer les vis du collier du carburateur.
17. Serrer le couvercle supérieur du carburateur.
18. Serrer les vis du support de biellettes.
19. Serrer les vis des biellettes.
20. Serrer les vis de l'amortisseur arrière.
21. Serrer l'écrou de l'axe du bras de balancier.
22. Serrer l'écrou de l'essieu arrière.
23. Serrer l'écrou et la vis de la couronne arrière.
24. Actionner la pédale de frein arrière.
25. Vérifier la selle.
26. Serrer les rayons des roues.
27. Pression d'air des pneus.
28. Tendeur de chaîne.
29. Niveau du liquide de refroidissement.

(2). Après 1 jour de compétition:

1. Nettoyer le filtre à air.
2. Régler la tension de la chaîne.
3. Serrer les écrous de la couronne arrière.
4. Serrer les rayons.
5. Vérifier la pression des pneus.
6. Serrer les écrous de l'essieu avant et arrière.
7. Serrer l'écrou de l'axe du bras oscillant.
8. Serrer les vis et les écrous de l'échappement et du silencieux.
9. Serrer les vis et les écrous du support de garde-boue.
10. Serrer les vis et les écrous de la selle.
11. Vérifier les freins.
12. Vérifier le jeu de la direction.
13. Faire le plein.
14. Vérifier le niveau du liquide de refroidissement.

(3). Maintenance après une course dans la poussière:

Si la saleté ou la poussière entre dans le moteur, cela peut user excessivement le vilebrequin. Après la course, on doit l'inspecter et le remplacer si la limite d'usure est franchie.

(4). Maintenance après une course dans la boue et la pluie:

1. Graisser le bras du balancier et le système de suspension.
2. Inspecter la chaîne et l'usure du pignon et de la couronne.
3. Nettoyer le piston et la couronne.
4. Vérifier le piston-cylindre et les coussinets du vilebrequin.
5. Graisser la poignée des gaz et le câble.

STOCKAGE

Lorsque l'on doit garder la moto à l'abri pendant un certain temps, on doit :
- Nettoyer la moto à fond.
- Faire tourner la moto environ 5 minutes pour chauffer l'huile de boîte, puis la vider.
- Mettre de l'huile de transmission nouvelle.
- Vider le réservoir d'essence et la cuve du carburateur (Si elle reste trop longtemps, l'essence se dégrade).
- Retirer la bougie et mettre de l'huile SAE 30 dans le cylindre. Actionner le kick de démarrage plusieurs fois, pour que la paroi du cylindre s'imprègne d'huile et remettre la bougie.
- Lubrifier la chaîne et tous les câbles.
- Passer à l'huile toutes les surfaces de métal non peintes, pour prévenir toute oxydation, en évitant l'huile sur les freins et les parties en caoutchouc.
- Envelopper la partie extérieure de l'échappement dans un sac de plastique pour prévenir son oxydation.
- Mettre la moto sans une caisse ou de telle manière que les roues ne touchent pas le sol (si ce n'est pas possible, mettre du carton sous les roues).
- Couvrir la moto pour lui éviter la poussière et la saleté.

Pour la remettre en fonctionnement après le stockage:

- Retirer le sac de plastique du tube d'échappement.
- Serrer la bougie.
- Remplir le réservoir d'essence.
- Vérifier les points de la section *"inspection quotidienne avant la conduite"*.
- Graissage général
- Connecter la batterie.

INSTRUCTIONS MULTIFONCTION GAS GAS

Le dispositif multifonction, résistant à l'eau, dispose de 4-8 voyants DEL situés des deux côtés d'un écran d'indication central.
L'écran d'indication central à cristaux liquides et éclairé, fournit des informations sur le régime de rotation du moteur, la vitesse, le trajet, le nombre total de kilomètres parcourus, l'heure, la vitesse moyenne, la vitesse maximale, le temps de fonctionnement, le temps total et le niveau de carburant. Le compteur kilométrique et le contrôleur du temps total de fonctionnement stockent les données dans la mémoire même si le dispositif est éteint. Lorsque le dispositif multifonction est au repos, il affiche l'horloge.
La valeur de la circonférence de la roue est réglable ainsi que le système de mesures du dispositif (système métrique ou britannique). Suivant le modèle du véhicule, la quantité et la disposition des voyants DEL peuvent varier ainsi que la quantité d'informations affichées par l'écran.

Panneau



Description du panneau

1. Bouton RESET
2. 2ème rangée de voyants
3. 1ère rangée de voyants
4. Tachymètre avec graphique de barres
5. Échelle du tachymètre
6. Barre de l'indicateur de niveau du carburant (en option)
7. Symbole des voyants DEL
8. Bouton MODE

Description des symboles

Symbole	Description
⇦	Clignotant gauche / vert
	Feux de croisement / vert
	Huile moteur / rouge (en option)
⇨	Clignotant droit / vert
	Feux de route / bleu
N	Point mort / vert (en option)

Caractéristiques techniques

FONCTIONS	Symbole	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	INCRÉMENTS	PRÉCISION
Tachymètre de barres		500 - 11.000 tr/min	500 tr/min	
Tachymètre numérique	**RPM**	100 - 19.900 tr/min	100 tr/min	
Avis de changement de vitesse	**RPM**	100 - 19.900 tr/min	100 tr/min	
Valeur maximale du tachymètre		100 - 19.900 tr/min	100 tr/min	
Compteur de vitesse	**MAX RPM**	2,3 - 300 km/h (187,5 m/h)	0,1 km/h o m/h	± 1% o ± 0,1 km/h / m/h
Compteur de vitesse maximale	**MAX**	2,3 - 300 km/h (187,5 m/h)	0,1 km/h o m/h	± 1% o ± 0,1 km/h / m/h
Compteur de vitesse moyenne	**AVG**	2,3 - 300 km/h (187,5 m/h)	0,1 km/h o m/h	± 1% o ± 0,1 km/h / m/h
Compteur de trajet 1 et 2	**TRIP 1&2**	0 - 999,9 km ou 0 - 624,9 milles	0,01 km ou milles	± 0,1 %
Compteur kilométrique	**ODO**	0 - 999 999 km ou 0 - 624 999 milles	0,1 km o milles	± 0,1%
Temps de fonctionnement	**RT**	0:00'00" - 99:59' 59"	1 seconde	± 50 PPM
Temps total	**TT**	0:00' - 9999:59'	1 minute	± 50 PPM
Horloge		0:00'00" - 23:59' 59"	1 seconde/1 minute	± 50 PPM

Tension d’entrée : 12 Vcc.
Capteur de vitesse : Capteur magnétique sans contact.
Entrée du tachymètre : CDI (allumage à décharge capacitive) ou signal de bobine d’allumage.
Réglage de la circonférence de la roue : 1 mm - 3 999 mm (incréments de 1 mm).
Température de fonctionnement : -10 ºC - + 80 ºC (intérieur de la carcasse).
Résistance du capteur de carburant : 100 Ω (seulement sur les modèles avec indicateur de niveau du carburant).

Fonctions

RPM : Barre
Tachymètre avec graphique de barres. Le graphique de barres du tachymètre peut indiquer jusqu'à 11 000 tr/min.

RPM : Tachymètre numérique
Les tr/min apparaissent sur la deuxième rangée. Le tachymètre numérique peut indiquer jusqu'à 19 900 tr/min. Le signal du tachymètre peut être capté depuis le CDI (allumage à décharge capacitive) ou la bobine d'allumage.

Avis de changement de vitesse en fonction des tr/min
Cette fonction permet d'établir un avis de changement de vitesses lorsque un nombre de tr/min déterminé est atteint. La barre du tachymètre clignote lorsque les tr/min atteignent la valeur établie et arrêtent de clignoter lorsque le changement de vitesse est réalisé.

MAX RPM : Valeur maximale du tachymètre
Elle apparaît sur la deuxième rangée. Elle indique la valeur maximale atteinte par le tachymètre après la dernière opération de mise à zéro des données.

SPD : Compteur de vitesse
Les informations du compteur de vitesse apparaissent sur la première ligne de l'écran. Il affiche jusqu'à 300 km/h ou 187,5 milles/h.

MAX : Compteur de vitesse maximale
La valeur MAX apparaît sur la 1ère rangée. Elle montre la valeur maximale atteinte après la dernière opération de mise à zéro des données.

AVG: Vitesse de circulation moyenne
La valeur AVG apparaît sur la 1ère rangée. Elle calcule la vitesse moyenne depuis la dernière opération de RESET.

TRIP : Compteur de trajet
Il apparaît sur la deuxième rangée de l'écran. La fonction TRIP indique le kilométrage accumulé par le véhicule depuis la dernière opération de RESET.

ODO : Compteur kilométrique
Il indique la distance ou le kilométrage total accumulé par le véhicule. Les données sont stockées dans la mémoire, même si le dispositif est éteint.

RT : Contrôleur de temps de fonctionnement
Il calcule le temps de fonctionnement total depuis la dernière opération de RESET. Il commence à compter au moment où le véhicule se met en mouvement.

TT : Contrôleur de temps total de fonctionnement
Il calcule le temps total de fonctionnement du véhicule. Il commence à compter au moment où le véhicule se met en mouvement. Les données sont stockées dans la mémoire, même si le dispositif est éteint.

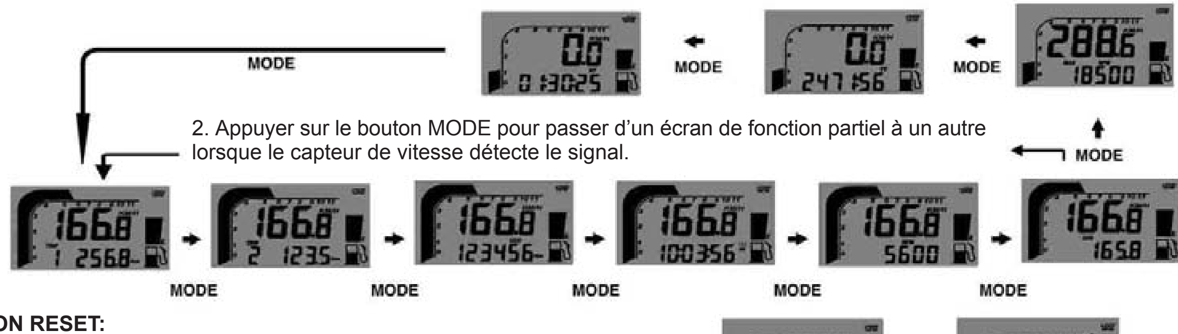
Horloge 12/24 heures
Elle affiche l'heure en cours au format 12 ou 24 heures.

Indicateur du niveau de carburant (uniquement pour les modèles qui disposent de cette fonction)
Il dispose de 7 barres pour indiquer la quantité de carburant qui reste dans le réservoir. La dernière barre clignote pour indiquer que le niveau de carburant est trop faible.

Manipulation des boutons

BOUTON MODE

1. Appuyer sur le bouton MODE pour passer d'un écran de fonction à un autre lorsque le capteur de vitesse ne détecte aucun signal.



2. Appuyer sur le bouton MODE pour passer d'un écran de fonction partiel à un autre lorsque le capteur de vitesse détecte le signal.

BOUTON RESET:

1. Appuyer sur le bouton MODE jusqu'à afficher l'écran désiré puis appuyer sur le bouton RESET durant 2 secondes pour mettre à zéro les données enregistrées de TRIP 2, MAX et MAX RPM de manière individuelle.

RESET
2 sec

2. Mettre à zéro les données de Trip 1, AVG et RT en même temps. Les données de ODO, CLOCK et TT ne peuvent pas être mises à zéro.

FONCTIONNEMENT DU CHANGEMENT DE VITESSE EN FONCTION DES TR/MIN

1. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de RPM, actionner l'accélérateur jusqu'à atteindre les tr/min souhaités pour l'apparition de l'avis de changement de vitesses.
2. Appuyer sur le bouton RESET pour confirmer et établir l'avis de changement de vitesses en fonction des tr/min.
3. Le tachymètre avec graphique de barres et un voyant DEL clignoteront pour aviser qu'il faut effectuer le changement de vitesse.
4. Utiliser les éléments 1 et 2 pour régler à nouveau l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min.

Réglage de l'écran multifonction et de la circonférence de la roue

Les opérations de configuration comprennent l'horloge de 12/24 heures, l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min, le nombre de tours/minute du moteur, la circonférence de la roue et les unités de mesure. Il faut réaliser la configuration pas à pas. L'ordinateur reviendra automatiquement à l'écran principal si aucun bouton n'est activé pendant 75 secondes sur aucun écran de réglage.

1. Appuyer sur les boutons MODE et RESET pour passer à l'écran de réglage. Sur les écrans de réglage, appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant ou pour convertir les unités, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration du chiffre et passer au chiffre suivant ou à l'écran suivant de réglage à configurer. Appuyer sur le bouton MODE pendant 2 secondes sur n'importe quel écran de réglage pour terminer la configuration et aller à l'écran principal.

2. L'écran affiche 12 ou 24H, les symboles XX :XX-XX et AM/PM si le système de 12H a été choisi.

3. Lorsque vous appuyez sur le bouton RESET, cela modifie le système d'affichage 12/24H et en appuyant sur le bouton MODE la configuration est terminée et vous passez à la configuration des chiffres de l'horloge.

4. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant de un en un, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et passer au chiffre suivant.

5. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de réglage de l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min après avoir configuré l'horloge.

6. L'écran affichera RPM rXXX00. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre de un en un, appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et passer au chiffre suivant.

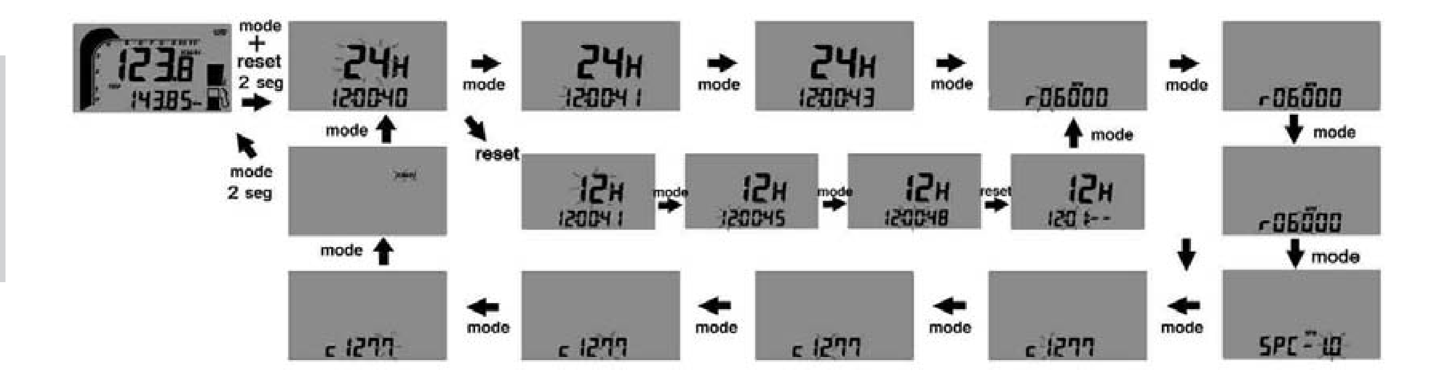
7. Appuyer sur le bouton MODE pour passer à l'écran de réglage des tours/minute du moteur par signal après avoir terminé la configuration de l'avis de changement de vitesse en fonction des tr/min.

8. L'écran affichera SPC-X.X RPM, avec 1,0 la valeur par défaut. Il y a 4 options : 1,0, 2,0, 3,0 et 0,5. Elles correspondent au nombre de tours/minute du moteur pour chaque signal. Par exemple, la valeur 2,0 signifie que le moteur fait deux tours pour produire un signal.

9. Appuyer sur le bouton RESET pour passer de un en un par les 4 valeurs. Appuyer sur le bouton MODE pour confirmer la configuration et aller à l'écran de réglage de la circonférence de la roue.

10. Lorsque l’écran affiche cXXXX, le « c » signifie « Circonférence » et est suivi de 4 chiffres par défaut ; le chiffre qui clignote est celui qu’il faut régler.

11. Appuyer sur le bouton RESET pour augmenter la valeur du chiffre clignotant de un en un, appuyer sur le bouton MODE pendant 2 secondes pour confirmer le réglage du chiffre et passer à l’écran principal.



RESERCHE DE PANNES

NOTEZ-LE

Cette liste n'est pas exhaustive. Elle donne une solution possible à chaque problème, du moins à quelques-uns des plus fréquents.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
1	**Le moteur ne tourne pas**	- Vilebrequin cloué. - Cylindre/piston/ coussinet maneton grippé. - Ensemble transmission grippé. - La motocyclette a été longtemps arrêtée. - Bougie encrassée ou humide. - Moteur noyé. - Mélange air/essence incorrect.	- Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Il faudrait vider le réservoir du carburant. Après avoir rempli le réservoir avec le nouveau carburant inflammable, le moteur démarre immédiatement. - Enlevez la bougie et remplacez-la. - Pour que le moteur ne soit plus noyé, accélérez au maximum, actionnez la pédale de démarrage 5 à 10 fois. Ensuite faîtes démarrer le moteur comme indiqué précédemment. Si le moteur ne démarre pas, dévissez la bougie et sortez-la. - Nettoyez la ventilation du réservoir d'essence. Ajustez le by-passe du corps papillon. Réglez le tuyau du filtre à air.
2	**Le moteur tourne mais ne démarre pas**	- Arrivée d'air incorrecte. - Manque de carburant.	- Fermez le starter. Nettoyez la ventilation du réservoir d'essence. Réglez le support injecteur. Réglez le tuyau du filtre à air. - Remplir le réservoir de carburant.
3	**Le moteur démarre mais s'arrête**	- I n'y a pas suffisamment de liquide de refroidissement dans le circuit. - Le radiateur est encrassé ou partiellement bouché.	- Ajouter du liquide de refroidissement, vérifiez l'étanchéité du système de refroidissement. - Nettoyez les plaques du radiateur ou remplacez-le.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
4	**Le moteur fonctionne de façon inégale**	- Le système d'injection est déreglé (Trim Epprom). - Réglage des soupapes incorrect. - Bougie encrassée, cassée ou mal réglée. - Problème capuchon bougie ou câble peu de contact avec le capuchon. - Rotor allumé endommagé.	- Réglez le système d'injection. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Réglez le jeu des soupapes. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Vérifier l•état de la bougie et la nettoyer ni nécessaire. - Vérifier l•état du capuchon de la bougie et le remplacer s•il est endommagé. - Remplacer le rotor.
5	**Le moteur n'a pas assez depuissance ou il accélère mal**	- L'arrivée de carburant est défectueuse. - Filtre à air encrassé. - Échappement endommagé ou présence de fuites. - Gicleur du carburateur sale. - Roulements du vilebrequin usés ou endommagés. - Embrayage patine.	- Nettoyez le système du carburant et contrôlez-le. - Nettoyez ou remplacez le filtre à air. - Vérifiez si le système d'échappement est endommagé, remplacez le fil de verre du silencieux, le cas échéant. - Descendre de cheval le carcurateur et les gicleurs. - Changer les roulements du vilebrequin. - Vérifier l'embrayage. Adressez-vous à un atelier spécialisé.
6	**Le moteur émet des bruits étranges**	- Problème d'allumage. - Surchauffe.	- Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Voir paragraphe 5.
7	**L'échappement émet des détonations**	- Présence de calamine dans la chambre de combustion. - Essence de mauvaise qualité ou avec un taux d'octanes erroné. - Bougie en mauvais état ou aux caractéristiques erronées. - Joints du système d'échappement détériorés.	- Nettoyez la chambre à combustion. - Videz l'essence et remplir avec une autre essence d'un taux d'octanes supérieur. - Remplacez l'ancienne bougie par une neuve ou par une bougie appropriée. - Vérifiez si le système d'échappement est détérioré. Les joints doivent être en parfait état, faute de quoi, il faudra les remplacer par des neufs.
8	**El escape despide humo blanco**	- Joint de culasse détérioré (fuites d'eau au cylindre). - Câble de la soupape des gaz mal réglé.	- Remplacez le joint du couvercle de la culasse. Addressez-vous à un atelier spécialisé. - Réglez le câble de la soupape des gaz.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
9	**L'échappement dégage une fumée marron**	- Eau dans le carburant. - Gicleur principal haut.	- Vider le carburant du réservoir et remplir avec du nouveau carburant. - Vérifiez gicleur principal. Adressez-vous à un atelier spécialisé.
10	**Les vitesses ne passent pas**	- L'embrayage ne décolle pas. - Fourchette boîte de vitesse pliée ou clouée. - Vitesse clouée dans la transmission. - Levier changement de vitesses endommagé. - Ressort position sélecteur endommagé. - Ressort du mécanisme recul sélecteur cassé. - Tambour changement cassé. - Ressort cliquet sélecteur de vitesse cassé.	- Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez la fourchette de la boîte de vitesses. - Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez le levier de la boîte de vitesses. - Réglez le ressort position sélecteur ou remplacez-le. - Remplacez le ressort du mécanisme de recul du sélecteur. - Remplacez le tambour de changement de vitesses. - Remplacez le ressort du cliquet du sélecteur.
11	**Les vitesses sautent**	- Fourche changement de vitesses usée dans les engrenages. - Rainure des vitesses usée. - Ergots des vitesses endommagés. - Rainure tambour boîte de vitesse usée. - Axe fourchette boîte de vitesse usée. - Ressort de position tambour du sélecteur brisé ou lâche. - Vitesses cassée.	- Remplacez la fourchette de la boîte de vitesses. - Remplacez. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez l'axe. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez . Adressez-vos à un atelier spécialisé - Adrerssez-vos à un atelier spécialisé.
12	**L'embrayage patine**	- Absence de jeu dans la poignée d'embrayage. - Plateau embrayage usé. - Moyeu d'embrayage défectueux.	- Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez le plateau d'embrayage. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez le moyeu d'embrayage.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
12	**L’embrayage patine**	- Moyeu embrayage usé. - Plateau embrayage cassé ou faible.	- Réglez le ressort d’embrayage ou remplacez-le. - Remplacez les disques d’embrayage. Adressez-vous à un atelier spécialisé.
13	**La moto est instable**	- Le câble rend difficile la rotation du guidon. - Écrou axe direction très serré. - Coussinets direction endommagés ou usés. - Axe direction plié.	- Écartez le câble ou desserrez-le légèrement. - Desserrez l’écrou de l’axe de direction. - Remplacez les coussinets de direction. - Remplacez l’axe de direction. Adressez-vous à un atelier spécialisé.
14	**L’amortissement est trop dur**	- Fourche avant a trop d’huile. - L’huile fourche avant a trop de viscosité. - Fourche avant tordue. - Trop de pression dans les pneus. - Amortisseur arrière mal réglé.	- Videz l’huile qui est en trop jusqu’à arriver au niveau requis. - Videz l’huile de la fourche et remplir avec de l’huile d’une viscosité adéquate. - Remplacez la fourche avant. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Vérifiez la pression des pneus. - Réglez l’amortisseur arrière.
15	**L’amortissement est trop souple**	- Peu d’huile dans la fourche avant. - L’huile de la fourche avant a peu de viscosité. - Fourche avant tordue. - Peu de pression dans les pneus. - Amortisseur arrière mal réglé.	- Ajoutez de l’huile dans la fourche jusqu’à atteindre le niveau approprié. - Videz l’huile de la fourche et remplir avec de l’huile d’une viscosité adéquate. - Remplacez la fourche avant. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Vérifiez la pression des pneus. - Réglez l’amortisseur arrière.
16	**La moto fait des bruits étranges**	- Chaîne mal ajustée. - Chaîne usée. - Dents couronne arrière usées.	- Ajustez la chaîne. - Remplacez la chaîne, la couronne arrière et le pignon de transmission secondaire. - Remplacez la couronne arrière.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
16	**La moto fait des bruits étranges**	- Graissage insuffisant de la chaîne. - Roue arrière mal alignée. - Huile insuffisante dans la fourche avant. - Ressort fourche avant faible ou cassé. - Disque frein usé. - Plaquettes de frein mal placées ou cristallisées. - Cylindre endommagé. - Supports, écrous, vis mal fixés.	- Graissez avec un lubrifiant approprié pour chaînes. - Alignez la roue arrière. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Ajoutez de l'huile dans la fourche avant jusqu'au niveau approprié. - Remplacez le ressort de la fourche avant. - Remplacez le disque de frein. - Remplacez les plaquettes de freins ou remplacez-le. - Remplacez le cylindre endommagé. - Vérifiez et réglez aux couples de serrage appropriés.
17	**Le guidon vibre**	- Pneu usé, bras basculants ou ses coussinets à aiguilles usés. - Jante décentrée. - Roue mal alignée. - Tolérance excessive des axes de direction. - Support guidon desserré.	- Remplacez les pièces usées par des pièces neuves. - Centrez la jante. - Vérifiez la tension des rayons de la jante. Réajustez si nécessaire. - Vérifiez et réglez aux couples de serrage appropriés. - Serrez le support guidon et l'écrou de l'axe de direction aux couples de serrage appropiés.
18	**La motocyclette a tendance à s'incliner sur un côté**	- Châssis tordu. - Direction mal réglée. - Axe direction tordu. - Fourche avant tordue. - Roues mal alignée.	- Remplacez le châssis. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Réglez la direction. Adressez-ous à un atelier spécialisé. - Remplacez l'axe de direction. Adressez-vous à un atelier spécialisé. - Remplacez la fourche avant. - Alignez les roues.
19	**Les freins ne fonctionnent pas correctement**	- Disque usé. - Fuite du liquide de frein.	- Remplacez le disque. - Vérifiez les circuits des freins. Remplacez ceux qui sont endommagés ou cassés.

	PANNE	CAUSE	REMEDE
19	**Les freins ne fonctionnent pas correctement**	- Liquide de frein détérioré. - Piston pompe cassé. - Freins mal réglés.	- Videz le liquide de frein et remplacez par un liquide neuf, recommandé par le fabricant. - Remplacez le piston de la pompe. - Réglez les freins.
20	**Les ampoules grillent**	- Le régulateur de tension est défectueux.	- Enlevez la selle et le réservoir d'essence pour contrôler les connexions, pour vérifier le régulateur de tension et les fusibles de la boîte à fusibles.
21	**Le système d'éclairage ne fonctionnepas**	- Fusible du relais d'éclairage grillé.	- Enlevez la selle, le couvercle de la boîte à fusibles et remplacez le fusible.

SCHÉMAS ÉLECTRIQUES

Bl	**Noir**
Bu	**Bleu**
Gr	**Gris**
Br	**Marron**
W	**Blanc**
R	**Rouge**
G	**Vert**
P	**Rose**
O	**Orange**
Y	**Jaune**
V	**Violet**
GL	**Vert clair**

Ignition coil

Front right indicator

Front brake sensor

Magnetic flywheel

Speed sensor

Rear brake sensor

Rear right indicator

Rear sidelight/ brake light

Front sidelight

Dipped/ Full beam Headlights

Rear left indicator

Indicator relay

Front left indicator

Magnetic flywheel

Horn

Power controller

CONDITIONS DE LA GARANTIE

(Selon la Loi 23/2003 du 10 juillet, sur les garanties en Vente de Biens de Consommatio)

Garantie du fabricant GAS GAS Motos, S.A.

La société GAS GAS MOTOS, S.A., ci-après dénommée GG, garantit par la présente, au consommateur final, acheteur d'un véhicule fabriqué par GG, que les matériels ainsi que la fabrication sont, conformément aux normes de qualité, exempts de tout défaut. Par conséquent, GG garantit par la présente à l'acheteur final, ci-avant dénommé l'acheteur, la réparation de tout défaut de matériels ou de fabrication détecté sur une motocyclette neuve, sans frais, durant la période de garantie fixée et sans limite quant au nombre de kilomètres parcourus ou nombre d'heures de fonctionnement.

Délai de la garantie

Le délai de la garantie commence le jour de la livraison du véhicule à l'acheteur par un concessionnaire officiel de GG et en ce qui concerne les modèles de démonstrations, le délai de garantie démarre à la date de la première mise en fonctionnement du véhicule.
Le vendeur s'engage à répondre de tout défaut de conformité constaté dans le délai visé dans la Loi 23/2003 du 10 juillet relative aux Garanties dans la Vente des Biens de Consommation, à partir de la date de livraison du véhicule et selon la Directive 1999/44/CE pour le reste des États Membres de la Communauté Européenne. En ce qui concerne les pays qui ne font pas partie de la Communauté Européenne, le délai de garantie sera régi par la loi en vigueur dans les pays concernés. Cependant, si le défaut de conformité est constaté au cours des six premiers mois à partir de la date de livraison du véhicule, il sera entendu que ledit défaut existait déjà à la livraison du véhicule. À partir du sixième mois, le client est tenu de démontrer que le défaut de conformité existait déjà à la livraison du véhicule.
Au cours des six premiers mois suivant la date de livraison du véhicule réparé, le vendeur s'engage à répondre des défauts de conformité qui ont donné lieu à la réparation.
Tout défaut détecté sur la machine doit être signalé à un concessionnaire officiel GG dans le délai de garantie. Si le dernier jour de ce délai est un dimanche ou un jour férié, le délai de garantie sera prolongé jusqu'à ce que le dernier jour soit le premier jour ouvrable suivant le dimanche ou le jour férié.

Toute réclamation pour défauts au titre de la garantie, non présentée au concessionnaire officiel GG avant la fin du délai de garantie prévu, sera refusée.

Obligacions de l'acheteur

GG est habilité à refuser toute réclamation dans les cas suivants :

a) Si l’acheteur ne fait pas passer au véhicule les inspections requises et si les opérations d’entretien qui figurent dans le manuel d’entretien n’ont pas été effectuées ou si la date prévue pour les exécuter a été dépassée. Les défauts détectés avant la date prévue pour une inspection ou travail d’entretien non menée à terme ou réalisée après la date prévue, sont également exclus de la garantie.
b) Si une inspection, une opération d’entretien ou une réparation sur le véhicule a été effectuée par des tiers non-agréés par GG.
c) Toute opération d’entretien ou réparation effectuée sans respecter les conditions techniques, les spécifications et instructions du fabricant.
d) Si les pièces détachées utilisées dans les opérations d’entretien et de réparation sont autres que des pièces d’origine GG et si les carburants, lubrifiants ou autres liquides (y compris les produits de nettoyage entre autres) sont autres que ceux expressément indiqués par GG dans les spécifications du Manuel d’Entretien.
e) Si le véhicule a été altéré, modifié ou équipé avec des composants autres que ceux expressément autorisés par GG comme composants acceptés pour le véhicule.
f) Si le véhicule a été entreposé ou transporté dans des conditions contraires aux conditions techniques requises.
g) Si le véhicule a été utilisé pour une fin particulière autre que l’usage ordinaire comme par exemple la compétition, les courses ou pour tenter de battre un record.
h) Si le véhicule est tombé ou s’il a été endommagé dans un accident.

Exclusions de la garantie

Sont exclus de la garantie:

a) L’usure des pièces et sans restriction aucune, les bougies, batteries, filtres à essence, pièces du filtre d’huile, chaînes (secondaires) pignons de sortie du moteur, couronnes arrière, filtres à air, disques de freins, plaquettes de freins, disques d’embrayage, ampoules, fusibles, balais au charbon, caoutchouc des cale-pied, pneus, chambres à air, câbles et autres composants en caoutchouc.
b) Lubrifiants (par exemple : huile, graisse) et fluides de fonctionnement (liquide de batterie, liquide de refroidissement, etc).



c) Inspection, réglage et autres prestations d'entretien ainsi que toute opération de nettoyage.
d) Dommages sur la peinture et corrosion dus aux influences externes : cailloux, sel, gaz industriels d'échappement et autres impacts environnementaux ou dus à un nettoyage effectué avec des produits inadéquats.
e) Tous dommages provoqués par des défauts ainsi que les dépenses dues directement ou indirectement aux conséquences des défauts (frais de communications, d'hébergement, location de véhicule, transport public, frais de grue, de messagerie urgente, etc) et autres frais financiers (exemple : dépenses découlant de l'impossibilité d'utiliser un véhicule, perte de revenus, perte de temps, etc).
f) Tout phénomène acoustique ou esthétique ne touchant pas de façon significative la condition d'utilisation de la motocyclette (exempleÊ: des imperfections petites ou cachées, des bruits ou vibrations normales d'utilisation, etc).
g) Des phénomènes dus au vieillissement du véhicule (exemple : décoloration des surfaces peintes ou recouvertes de métal).

Divers

1.- Seule la Société GG pourra prendre la décision de réparer ou de remplacer les pièces défectueuses. La propriété des pièces remplacées passera automatiquement à GG. Le concessionnaire officiel GG a qui la réparation des défauts a été confiée, ne peut en aucun cas faire de déclarations contraignantes au nom de GG.
2.- En cas de doute quant à la présence d'un défaut ou si une inspection visuelle ou matérielle est requise, GG se réserve le droit d'exiger la rémission des pièces faisant l'objet d'une réclamation présentée dans le cadre de la garantie et de demander un examen du défaut par un expert de GG. Toutes les obligations supplémentaires de garantie sur des pièces remplacées sans frais ou tout autre service prêté sans frais sous la présente garantie seront exclues. La garantie pour les composants remplacés au cours de la période de garantie s'achève à la date de préemption du délai de garantie du produit concerné.
3.- Si un défaut ne peut pas être réparé, le consommateur bénéficiaire de cette garantie pourra annuler le contrat (paiement d'une indemnisation) ou pourra demander le remboursement partiel du prix d'achat (réduction) au lieu de la réparation de la motocyclette.
4.- Les réclamations de garantie de l'acheteur au titre du contrat de vente -achat passé avec le concessionnaire officiel ne seront pas concernées par la présente garantie qui ne concernera pas non plus les droits contractuels supplémentaires de l'acheteur prévus par les conditions générales commerciales du concessionnaire officiel. Cependant, ces droits supplémentaires ne pourront être réclamés qu'au concessionnaire officiel.
5.- Si l'acheteur revend le produit durant le délai de garantie, les termes et conditions de cette garantie seront toujours valables et de ce fait, les droits de réclamation au titre de la présente garantie en accord avec les termes et conditions prévus au présent document seront transférés au nouveau propriétaire de la motocyclette.

Remarques